

AFCAN

Informations



photo E. Guegueniat

N°126
Juin
2020



Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires.

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

Permanence au siège : le lundi de 14h à 18h

Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Pierre Blanchard

- Site internet : <http://www.afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'O.M.I.* , du CEDRE, du SHOM, de l'Université de Bretagne ouest, et de Météo France.

*avec le soutien du ministère de la transition écologique et solidaire.



Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles :

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,

Pour ceux qui ont une adresse E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

Sommaire

	Pages
Editorial.....	3
Assemblée générale 2020 de l'AFCAN.....	4
Analyse du management de la sécurité selon le code ISM.....	8
Echouement en juillet 2018 du transporteur de gaz liquéfié Pazific.....	10
Recueil de naufragés par le porte-conteneurs Marina.....	17
Le retour du transport des marchandises à la voile.....	17
Le code ISM serait-il «l'arnaque» maritime du siècle ?.....	24
Lutte contre l'incendie dans les conteneurs, annonce de nouveautés.....	29
Textes parus au Journal officiel au 1er trimestre 2020 (N°24).....	30
Nouvelles, lettres et extraits, avril - juin 2020.....	31
Confinement / déconfinement.....	35



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2020

Membres actifs navigants : 207 €

Actifs en mission à terre : 155 €

Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 227 € / 175 € / 55 €

J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €

Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations

Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des Statuts : «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions maritimes liés à la fonction de capitaine...»
Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt B. Derennes, Secrétaire général
33 rue des Ajoncs - 56950 CRACH

TITULAIRE DU COMPTE : ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN)
ADRESSE : RUE DE BASSAM 29200 BREST

DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)

Pour un virement bancaire :

CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010036210	71

Numéro de compte bancaire international
IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071
BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Conseil d'Administration

Fin de mandat en 2021	Fin de mandat en 2022	Fin de mandat en 2023
J.P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
T. Coubes	C. Chabillon	T. Jaouen
B. Derennes	J.F. Gicquiaud	P. Blanchard
N. Desbois	F.X. Pizon	M. Guillemot
J. Portail	J.R. Varaillon-Laborie	F. Hardy
S. Zamora	Y de Villars	M. Prébot

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Nord & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - *marseille@afcan.org*

Sud-Est & outremer :

aquitaine@afcan.org

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Coronavirus : les marins indispensables et invisibles.

La France se déconfinement lentement. Les politiques et les journalistes commencent à faire des bilans de cette période. Louant le courage et l'abnégation de ceux qu'ils appellent les premières et deuxième lignes. Dans cette période inédite à plus d'un titre un distinguo est apparu entre les métiers «indispensables à la vie de la nation» et les autres. Outre que ce distinguo peut être dévalorisant pour les métiers considérés «non-indispensables» il cache également des professions invisibles, les marins par exemple : indispensables mais invisibles.

Quand a-t-on entendu parler des marins lors de cette crise ? Lorsque des personnes ont été contaminées sur des navires de croisière ou sur des navires militaires.

Or les navires de charge assurent l'immense majorité des échanges mondiaux, l'approvisionnement de 80% des biens de consommation en France. On a entendu parler des transporteurs routiers, mais pas des navires marchands. Ces navires ne se sont pas arrêtés, à bord il y a des marins qui ont continué de travailler, prenant eux aussi des risques. En effet si la probabilité d'une contamination sur un navire est moindre du fait du peu de contacts avec l'extérieur, le risque en cas de contamination est lui plus important du fait de la limitation des moyens de soins existants à bord. De plus, la fermeture des frontières a rendu les relèves quasi-impossibles, laissant les marins coincés à bord, obligés de continuer à travailler, jour et nuit et sans aucune visibilité quant à une éventuelle révéle. Certains marins sont à bord depuis 13 mois (des personnes ayant des contrats de 11 mois et déjà 2 mois d'extension forcée). La situation risque de durer car si la France déconfinement, la majorité des frontières restent fermées. La peur de l'étranger, du marin qui amène le virus comme la peste était arrivée à Marseille au XVIIIe siècle, reste ancrée dans les esprits et ne facilite pas les choses. Une fois de plus un déficit d'image rend la vie des marins bien plus compliquée : les populations ne comprenant pas les services indispensables rendus par les marins et n'en entendant parler que lors de catastrophes (pollution, accident, contamination à bord) ne sont pas disposées à les aider.

On parle beaucoup de relocalisation des productions suite à cette crise, ce qui est une très bonne chose. Cependant nous aurons toujours besoin de certaines matières premières qui n'existent pas en France et le moyen le plus économique et le plus écologique de les acheminer reste le navire. Prenons un exemple emblématique de la crise du Covid 19 : les masques. Il a été dit et répété qu'il fallait que nous devenions autonomes dans notre production de masques. Pour faire un masque il faut des élastiques et ces élastiques sont dérivés de caoutchouc ou du pétrole, deux matières premières qui ne se trouvent pas en France. Il faudra donc toujours des navires pour acheminer ces matières.

En attendant, c'est bien par la mer qu'arrivent les produits nécessaires à la vie du pays, au fonctionnement des hôpitaux et à la gestion de cette crise. L'intendance suivra comme disait le Général De Gaulle, l'intendance dans ce cas c'est nous, pas en première ni en deuxième ligne mais indispensable à la résolution de la crise.

*Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN*

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2020 de l'AFCAN

L'Assemblée générale 2020 de l'AFCAN s'est tenue les 8 et 9 avril 2020 par vidéo-conférence en raison de l'épidémie de coronavirus.

Présents : 21
Pouvoirs : 57

Selon l'article 11 du règlement intérieur, la validité de délibération de l'Assemblée générale ordinaire est subordonnée à la possibilité d'expression du tiers au moins des membres actifs, présents ou représentés.

L'AG est donc déclarée AG extraordinaire du fait du trop faible nombre de présents et de pouvoirs.

L'accueil du président Pierre Blanchard

Bonjour à tous,

Actuellement bloqué à bord pour cause de coronavirus je tenais à exprimer tout mon soutien au nom de l'AFCAN à tous les capitaines, tous les marins et leurs familles qui vivent actuellement des moments difficiles du fait de l'impossibilité d'effectuer les relèves et du stress engendré par l'éventualité du surgissement du virus dans l'espace clos qu'est un navire.

Dans ces moments, plus que jamais l'union est nécessaire et le soutien de l'AFCAN précieux.

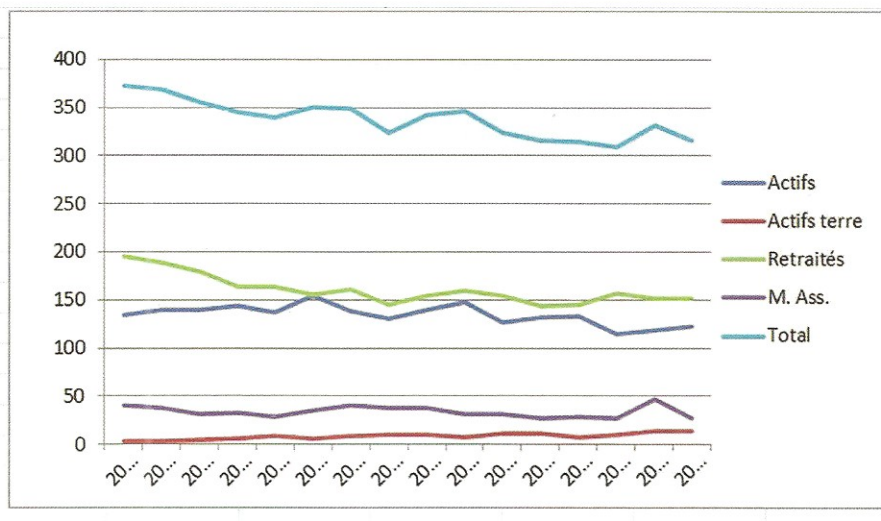
Je remercie donc tous les membres qui donnent de leur temps et de leur énergie pour que notre association fonctionne.

Cette année l'AFCAN a démontré une fois de plus son efficacité avec entre autres l'acquittement du capitaine de l'Azura.

En espérant pouvoir vous voir prochainement je vous souhaite à tous bon courage et bonne AG.

Situation de l'AFCAN au 1^{er} avril 2020

	Actifs	Actifs terre	Retraités	M. Ass.	Total
2004	134	3	195	40	372
2005	140	3	188	38	369
2006	140	5	179	31	355
2007	143	6	163	33	345
2008	137	9	164	29	339
2009	154	6	155	35	350
2010	139	9	161	40	349
2011	131	10	145	38	324
2012	140	10	154	38	342
2013	148	8	159	31	346
2014	127	12	154	31	324
2015	132	12	144	27	315
2016	133	8	145	28	314
2017	115	10	157	27	309
2018	119	14	152	47	332
2019	123	14	151	27	315



Il apparaît que le nombre d'adhérents est à peu près stable.

Il est convenu qu'à partir de l'année prochaine le bilan de la situation des adhérents sera arrêté au 31 décembre de l'année précédant l'AG

Plusieurs listes sont examinées :

celle des personnes disparues depuis la dernière AG : les commandants F. BORRIEN, J. CHENNEVIÈRE, M. LUCHESI et J.P. VIAL.

celle des membres ayant plus de deux ans de retard de règlement de cotisation et n'ayant pas répondu aux messages de relance (17 personnes).

Les activités de l'AFCAN

COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS DE L'AFCAN POUR L'ANNÉE 2019-2020

Réunion	Date	Lieu	Représentant AFCAN
Météo-France	09/04/2019	Saint-Mandé	FAUDUET
Rencontre SG Mer	16/04/2019	Paris	BLANCHARD ARDILLON PIZON
Council et AGA CESMA	09-10/05/19	Anvers	ARDILLON
Commission du Bien-être des gens de mer	14/05/2019	Le Havre	ARDILLON
CCS 934	15/05/2019	Paris	CÔTE
European maritime day	16-17/05/19	Lisbonne	ARDILLON
Cérémonie crémation F. van Wijnen CESMA SG	04/06/2019	Zoetermeer (NL)	ARDILLON
CCS 935	12/06/2019	Paris	CÔTE
Réunion éoliennes en mer	14/06/2019	Rouen	ARDILLON
BEAmer	26/06/2019	Paris-La Défense	DE VILLARS
Observatoire des droits du marin	27-28/06/19	Nantes	SUSSAC
IALA - Modification résolution A.847 sur VTS	27/06/2019	St Germain-en-Laye	ARDILLON
Téléphone François Thomas - Président SOS Méditerranée	08/07/2019	Domicile	ARDILLON
Téléphone journaliste Le Monde sur détroit Ormuz	08/07/2019	Domicile	ARDILLON
CCS 936	10/07/2019	Paris	CÔTE
Téléphone CEREMA navires autonomes	15/07/2019	Domicile	ARDILLON PIZON
CCS 937	04/09/2019	Paris	CÔTE
AG LA TOULINE	13/09/2019	Brest	LOISEAU BOURBEILLON
Séminaire de rentrée des associations de la marine	16/09/2019	Paris	ARDILLON
AG IFSMA	26-27/09/19	Helsinki	ARDILLON
CCS 938	02/10/2019	Paris	CÔTE
Commission du Bien-être des gens de mer	04/10/2019	Le Havre	ARDILLON
Remise des prix et rentrée de l'Académie de marine	14/10/2019	Paris	BLANCHARD
CCS 939	06/11/2019	Paris	CÔTE
Autorités maritimes Yacht Club de France	06/11/2019	Paris	BLANCHARD
Acteurs du monde maritime 2019	14/11/2019	Brest	DERENNES
Rencontre Mme Grégoire ENSM	25/11/2019	Le Havre	BLANCHARD
Rencontre Marine-armateur, la réponse sécuritaire française	27/11/2019	Brest	BLANCHARD
Colloque 2019 sur les tensions maritimes en Méditerranée	29/11/2019	Toulon	PIZON
CCS 940	04/12/2019	Paris	CÔTE
Colloque navires sans équipage	09-10/12/19	Paris	PIZON
Conseil supérieur de la météorologie	10/12/2019	Saint-Mandé	FAUDUET
Net secure day	12/12/2019	Rouen	ARDILLON
Réunion de préparation SDC	28/01/2020	Paris-La Défense	NETTERSHEIM
CCS 942	05/02/2020	Paris	CÔTE
Salon de l'Orientation pour l'ENSM	6-7/02/2020	Rouen	ARDILLON
European shipping week	18-20/02/20	Bruxelles	ARDILLON
CCS 943	04/03/2020	Paris	CÔTE
CCS 944	01/04/2020	Paris WEB	CÔTE

L'AFCAN n'ayant pas reçu de subvention de l'État en 2019 et n'ayant pas la certitude d'en recevoir une en 2020, il a été décidé de réduire la participation aux sessions de l'OMI à Londres.

Juridique

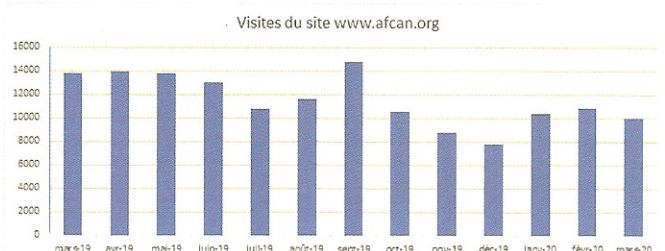
Un rappel est fait des actions menées par l'AFCAN et des soutiens apportés à quelques-uns, adhérents à l'AFCAN ou pas. L'AFCAN a en particulier proposé de l'aide au capitaine du paquebot Azura, mis en examen à Marseille pour utilisation d'un carburant dépassant la limitation en soufre. Suite à la demande de l'avocat de la défense, le vice-président F.X. Pizon a témoigné en appel et expliqué devant le tribunal que le capitaine appliquait les instructions de son armateur, en particulier en ce qui concerne le carburant. Le capitaine de l'Azura a ensuite été relaxé. Deux autres affaires sont toujours en cours.

Internet - informatique - Revue AFCAN- Informations

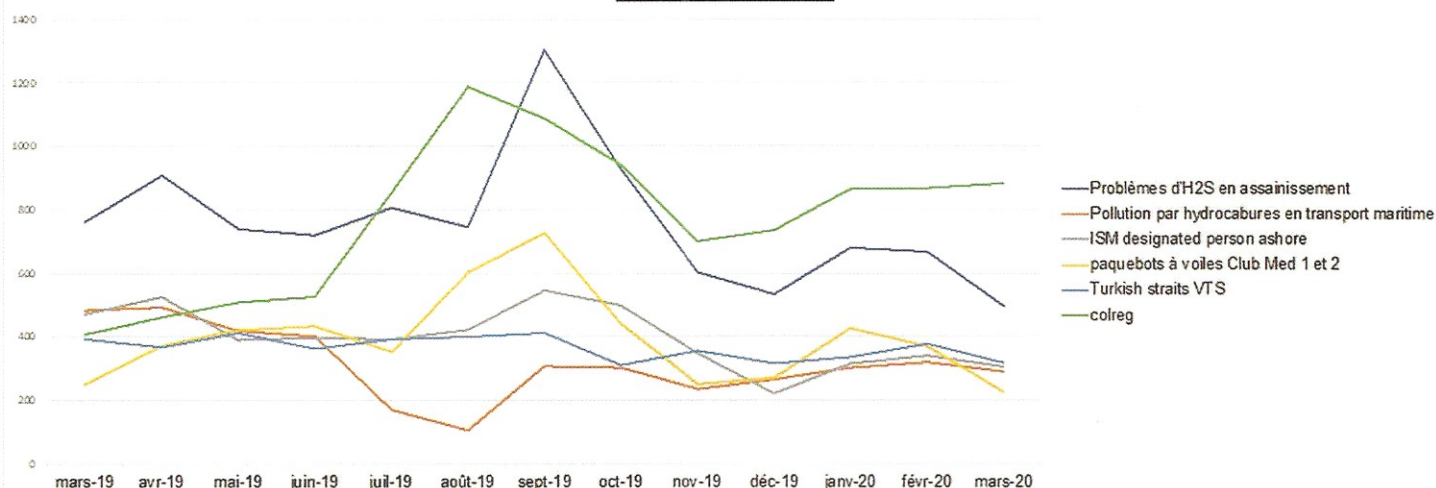
Fréquentation du site internet :

10039 visiteurs (mars 2020) - maximum 432 par jour - pages consultées : 2 pages par session.

Le visiteur est identifié à partir de l'adresse IP et de la reconnaissance du navigateur. Si un visiteur ouvre plusieurs fois par jour le site Web, une seule visite est comptée.



Principales pages consultées



Sessions mars 2020 :

Une session commence quand un visiteur ouvre le site web et se termine quand il le quitte. Une session est automatiquement terminée après 30 minutes d'inactivité.

Europe	6 863
Amérique du Nord	1 603
Afrique	1 393
Asie	1 238
Océanie	111
Amérique du Sud	62
Non déterminés	6
Total	11 277

Pages visitées (mars 2020) : 11277

Moyenne : 364

maximum 478/jour

minimum 250/jour

Seules sont comptées les pages contenant du texte et complètement téléchargées. Les consultations des images, vidéos ou autres éléments liés (par exemple scripts ou style-sheets) ne sont pas comptés

Position des visiteurs		
France	4 672	41,44%
États-Unis d'Amérique	1 280	11,36%
Allemagne	727	6,45%
Singapour	474	4,21%
Maroc	403	3,58%
Russie	367	3,26%
Algérie	292	2,59%
Grande-Bretagne	237	2,10%
Canada	185	1,64%
Chine	172	1,53%

Ukraine	145	1,29%
Tunisie	122	1,08%
Belgique	91	0,81%
Sénégal	84	0,75%
Cameroun	82	0,73%
Côte-d'Ivoire	77	0,68%
Gabon	52	0,46%
Polynésie française	52	0,46%
Martinique	42	0,37%
Nouvelle-Calédonie	38	0,34%
La Réunion	34	0,30%
Guadeloupe	29	0,26%

Réunions hebdomadaires GoToMeeting

Lors de la dernière réunion à Marseille, nous avons évoqué l'éventualité de restrictions de déplacement en raison du coronavirus, et proposé dans ce cas, de tenir notre AG parisienne par GoToMeeting. Aujourd'hui, c'est devenu une réalité.

Revue AFCAN-INFORMATIONS

Le numéro 124 de décembre 2019 n'a été distribué qu'au début de janvier. Le numéro 125 du 1^{er} trimestre 2020, constitué de 36 pages, a été adressé par courriel à l'imprimeur, sur sa demande, mais ne sera imprimé qu'à la réouverture de l'imprimerie. Cela justifie de publier l'AI 125 dès maintenant sur le site internet.

Finances

Les recettes ont été inférieures aux prévisions et les dépenses supérieures au budget. Le solde de l'exercice 2019 est donc négatif.

Le budget réalisé 2019 et le prévisionnel 2020 sont adoptés.

Quitus est donné au trésorier à l'unanimité pour sa bonne gestion.

La santé financière de l'association demeure saine.

Questions diverses

- La dernière augmentation des cotisations date d'octobre 2013. Après discussions, les participants proposent une augmentation de 5% soit : de 207 à 217 € pour les actifs navigants, de 155 à 165 € pour les actifs en mission à terre et une augmentation de 5 € pour les retraités et membres associés soit de 35 à 40 €. L'abonnement à la revue passera à 25 €. Il est procédé à un vote des présents sans prendre en compte les pouvoirs. Une majorité se dégage pour valider cette augmentation. Toutefois, ces augmentations ne sont pas validées car ce sujet n'a pas été inscrit à l'ordre du jour.
- Il est rappelé que les procurations données à un adhérent non-présent ne sont pas valables pour un vote mais sont prises en compte pour le calcul des quotas. Il conviendrait de le rajouter dans le règlement intérieur.
- Un intervenant rappelle que des marins français ayant fréquenté l'école de la Marine marchande à Anvers ne peuvent pas avoir de livret maritime français parce qu'ils ont justement fréquenté cette école. L'AFCAN portera ce sujet à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec le SG Mer (après déconfinement).
- Un intervenant rappelle que l'administration française a modifié les statuts des gens à bord des navires. Il pourra y avoir plusieurs statuts sur un même navire, des gens de mer et d'autres qui ne le sont pas. L'intérêt porte surtout sur les exigences liées aux différents statuts (obligation de certificats STCW avec revalidation onéreuse) ainsi que sur les structures (cloisonnement) et équipements des navires.
Exemple : sur des navires offshore ou ceux nommés « special purpose ships », certains sont affectés à des tâches non liées à la conduite pure du navire (soudure sur pipe, conduite des ROV...). Ils ne sont donc pas des gens de mer.
- Des navires de petite taille, type service public, pourront n'avoir aucun marin STCW à bord y compris le chef de bord. L'AFCAN y voit un risque relatif à la sécurité en mer.
- STCW a multiplié les certificats et formations (avec revalidation) obligatoires, ce qui fait que les marins qualifiés conformément à la convention STCW coûtent très cher.
- La situation de l'ENSM est évoquée. La stabilisation annoncée ne semble pas avoir été atteinte. Une motion sur ce sujet va être établie.
- Il est décidé de programmer un conseil d'administration en octobre 2020. Le montant des cotisations sera inscrit à l'ordre du jour. Si une augmentation y est décidée, elle devra être validée lors de l'AG de 2021 et sera donc appliquée aux tarifs de 2022.

Conseil d'administration

- La radiation des adhérents ayant au moins deux ans de retard est validée.
- Le Bureau actuel est reconduit :

Président	Pierre BLANCHARD
Vice-Présidents	Hubert ARDILLON et François-Xavier PIZON
Secrétaire général	Bertrand DERENNES
Trésorier	Jacques PORTAIL
Conseil juridique	Patrice LE VIGOUROUX
Conseil ISM-ISPS	Bertrand APPERRY

Nota : Le WEBMASTER signale qu'il faudra bien le remplacer un jour. Il serait préférable qu'un volontaire intéressé par le poste se manifeste dès que possible pour permettre une transition dans les meilleurs conditions.

Membres du Conseil d'administration arrivant en fin de mandat :

APPERRY - BLANCHARD - COURT - GUILLEMOT - HARDY - PIERRAGI.

Tous ont manifesté leur intention de prolonger leur mandat sauf COURT et PIERRAGI qui n'ont pas répondu aux sollicitations. Tugdual JAOUEN et Marc PREBOT acceptent de devenir membres du Conseil d'administration. Leur candidature est acceptée à l'unanimité des présents.

Conseil d'administration		
Fin de mandat en 2021	Fin de mandat en 2022	Fin de mandat en 2023
J.P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
T. Coubes	C. Chabillon	P. Blanchard
B. Derennes	J.F. Gicquiaud	M. Guillemot
N. Desbois	F.X. Pizon	F. Hardy
J. Portail	J.R. Varaillon-Laborie	T. Jaouen
S. Zamora	Y. de Villars	M. Prébot

A l'issue des débats, l'AFCAN a défini les motions suivantes : **MOTION SUR LA SITUATION ACTUELLE DES MARINS (COVID 19)**

Tous les marins embarqués de par le monde ont été au cœur des pensées des participants à cette AG « confinée ». L'AFCAN demande aux autorités d'œuvrer pour répondre aux demandes de l'OMI de garantir la circulation des marins dans cette période difficile. Ceci ne doit pas être un vœu pieux et tout doit être mis en œuvre afin de garantir la santé des marins et la relève des équipages.

MOTION SUR LA DELIVRANCE DU LIVRET MARITIME

L'AFCAN trouve anormal et contraire aux règlements internationaux de refuser l'identification comme marin et la délivrance d'un livret professionnel maritime national à un Français titulaire de certificats STCW valides.

MOTION SUR L'ENSM

En contradiction avec tous les discours officiels sur la nécessité d'augmenter l'attractivité d'un métier essentiel à la vie économique de notre pays, l'ENSM n'a pas été en capacité cette année d'ouvrir un nombre de places conforme aux perspectives économiques du secteur. L'AFCAN demande aux autorités de faire en sorte que l'ENSM puisse remplir sa mission essentielle qui est de former des marins conformément aux conventions internationales (STCW) ratifiées par la France.

*Pour le président en mer,
le secrétaire général,
Bertrand Derennes*

ANALYSE DU MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ SELON LE CODE ISM À L'HEURE DE LA CYBERSÉCURITÉ ET DE LA PANDÉMIE COVID 19

ou

Initiative pour une révision du code ISM et la création d'une formation ISM spécifique dans STCW



Le retour d'expérience du naufrage de HOFE nous a forcé à organiser la sécurité de notre industrie selon le code ISM.

En fait, les bases de construction ou d'opérations des navires sont restées les mêmes, seule leur organisation a été standardisée et elle s'applique aujourd'hui à tout ce qui flotte.

Le code ISM est un standard succinct qui a l'énorme avantage d'avoir tout prévu ou presque.

En effet, après la sécurité des opérations il a aussi, par force, prévu la sécurité en cas d'urgence, mais petit bémol, la sécurité comportementale c'est à dire le facteur humain est toujours pratiquement à l'état d'intention (texte trop sibyllin souvent dans le code ou alors non obligatoire) et pourtant la gestion du facteur humain était en théorie le principal objectif du code ISM.

Pour comprendre cela, voyons rapidement le contenu du code tel qu'il est aujourd'hui.

1. Quels sont les éléments «facteur humain» qui entrent dans une sécurité opérationnelle ?

- Organisation : identification des opérations, constitution des équipes, critères d'intervention.
- Connaissance de ce qu'il faut faire : formation et familiarisation.
- Évaluation des risques connus y compris les plus récents comme les cyber-risques (résolution MSC 428 applicable 1er Janv 2021) ou les risques liés à une pandémie : réflexion globale dans un SMS avant application via des procédures compagnie (procédure cyber et procédure COVID 19).
- Actions courantes planifiées sans possibilité d'oubli : programme de maintenance sur informatique avec alertes.
- Préparation des opérateurs : adaptation aux conditions locales (jour nuit, froid chaleur, mouvements du navire, interface portuaire).
- Aide à l'exécution : check-lists lorsque nécessaire.

- Vérification d'exécution : cross-check.
- Contrôle de fonctionnement par inspections, audits internes et revues : résultats.
- «Reporting» systématique vers la direction et enregistrements.
- Analyse des dysfonctionnements pour éviter la récurrence (retour d'expérience).

2. Quels sont les éléments de «facteur humain» qui entrent dans une sécurité d'urgence ?

- Identification et description de toutes les situations d'urgence et pour chaque navire.
- Préparation à répondre avec aides à la décision (fiches sécurité et sûreté).
- Maintien des équipements d'urgence en état (mode dégradé y compris cyber, incendie et évacuation).
- Maintien de la compétence : formation continue via exercices et entraînements programmés.
- Qualité de la préparation : Évaluation de la préparation des équipes d'urgence à bord et à terre (indice de performance).
- Retour d'expérience sur situations réelles ou simulées dans le cadre de l'amélioration continue de la préparation de l'équipage à répondre.

3. Quels sont les éléments de «facteur humain» pour la sécurité comportementale ?

- État physique des membres d'équipage à bord (du matelot au Capitaine) et du personnel à terre (membres de la cellule de crise /cadre de permanence 24/7) : Santé et fatigue.
- État mental du personnel et principalement du personnel à bord (effets de la vie confinée du marin).

- Culture sécurité globale de la compagnie et culture sécurité personnelle de chaque membre du personnel du PDG au dernier des matelots.
- Niveau qualité du travail en équipe : teamwork ou crew-resource management (CRM).

Souvent ces éléments sont bien déterminés, parfois beaucoup moins car cette sécurité comportementale fait peur, ce n'est certainement pas une science exacte peu s'en faut.

4. Mais où trouver le facteur humain dans le code lui-même ?

Alors qu'un chapitre spécial aurait pu être prévu dans le code, on peut y trouver quand même quelques références au facteur humain.

Que ce soit dans les objectifs ou dans les exigences on trouve des références surtout via le management des risques qui est un réflexe humain inné.

En ce qui concerne la santé, le code est resté très succinct en ne parlant que «d'aptitude physique» en général.

Les éléments concernant la fatigue due principalement aux conditions de vie à bord (confinement, rythmes, mouvements du navire, vibrations, décalages horaires quasi permanents, solitude familiale) sont complètement relégués dans des circulaires adjacentes.

Références oui, mais plus ou moins obligatoires qui laissent la possibilité à certains pavillons de les oublier complètement.

5. Quels sont ces éléments de référence ?

D'abord dans le titre management comprend «organiser et diriger» qui sont les bases de la gestion du facteur humain.

Un marin est initialement formé puis familiarisé au navire sur lequel il va travailler durant son embarquement et ensuite familiarisé à son propre emploi à bord.

On lui demande ensuite de travailler selon le principe de l'évaluation systématique des risques et de prendre les mesures de réduction de risque ALARP (as low as reasonably possible) : celles du SMS de la compagnie et celles supplémentaires qu'il pourra prendre en fonction de son aptitude personnelle (fatigue/santé/connaissance/expérience), en gros selon sa culture sécurité personnelle.

Il travaille selon un programme 24/7, une organisation de son activité (nombre d'heures de travail limité) suivi d'un repos échelonné sur les 24 heures à la différence de la plus-part des travailleurs terrestres.

Mais pour tout cela on lui demande d'être «apte physiquement» sans plus.

Comment pourrait-on améliorer ce code ?

6. Améliorations possibles

Quelques améliorations ont été effectuées depuis la naissance du code, jusqu'à ajouter des notes de bas de page «à titre de référence et d'indication» qui ont été incluses dans les

dernières éditions du code. C'est une solution approximative qui mène certainement plus facilement à un consensus lors de son approbation, mais qui laissent souvent les opérateurs sur leur faim.

Mais cette solution étant plus susceptible de «passer» à l'OMI, notre demande d'amendement au code comporte, sous cette forme de «foot note», des recommandations existantes sur la santé au travail et plus particulièrement la fatigue qui reste toujours le sujet tabou de notre industrie.

De plus avec l'expérience de la COVID 19, le terme santé/prévention ne peut plus aujourd'hui être laissé de côté.

Enfin comme des espaces laissés trop flous dans le code existant favorisent des interprétations à minima, de nombreuses clarifications sont également jugées nécessaires.

7. Projet AFCAN/HYDROS/JEUNE MARINE «Code ISM 2020»

Fort de l'analyse ci-dessus et d'un important retour d'expérience sur les parties à améliorer du code ISM, un projet de propositions d'amendement au code ISM est né au sein de l'AFCAN, projet qui pour avoir plus d'impact, pourrait être partagé par les autres associations MARMAR à leur convenance.

Pourquoi AFCAN ?

Parce que depuis plus de 20 ans une rubrique ISM paraît dans la revue trimestrielle de l'association

Pourquoi HYDROS ?

L'association HYDROS comprend nombre d'officiers de la marine marchande intéressés par le sujet et qui pourraient transmettre leur avis via leur site.

Pourquoi JEUNE MARINE ?

La revue jeune marine est une référence dans l'information des officiers de la marine marchande jeunes et anciens, navigants ou non. De nombreux articles à la pointe du progrès y sont consultés

8. Détails du projet

Une proposition d'amendement au code ISM serait transmise à la direction des AFFMAR pour suite à donner.

Si l'origine est tricéphale AFCAN/HYDROS/JEUNE MARINE, la proposition a en effet plus de chance d'être lue d'abord, et peut-être étudiée pour une action éventuelle de l'administration vers le groupe compétent de l'OMI (sous-comité HTW).

Une telle proposition pourrait être concomitante avec une proposition de formation spécifique ISM qui manque beaucoup dans le cursus de nos équipages. En effet, à l'aube d'une révision du code STCW demandée par l'ICS, il nous a semblé opportun de faire suivre une proposition d'amendement à la convention et au code STCW pour faire valoir une nouvelle formation ISM naturellement insérée dans le cursus obligatoire du marin d'aujourd'hui.

Au regard de la profession ces propositions groupées auraient ainsi plus de sens, et avoir du sens, on aime ça à l'OMI.

juin 2020.

Cdt Bertrand APPERRY
AFEXMAR-AFCAN-HYDROS

ECHOUEMENT EN JUILLET 2018 du TRANSPORTEUR de GAZ LIQUÉFIÉ Pazifik dans le DÉTROIT de SAPE, INDONÉSIE

Traduction libre et résumé par le Cdt Prébot du rapport d'enquête maritime 241/18
du Bureau fédéral allemand d'enquête sur les accidents maritimes



Le Pazifik - source : rapport du BSU

I. LES FAITS

Le Pazifik est un transporteur de gaz liquéfié. Mis en service en 2005, le navire est géré par un armateur allemand, sous pavillon allemand au moment des faits.

Chargé de 18 000 tonnes d'ammoniaque, il appareille du port indonésien de Luwuk le 7 juillet 2018 par bonnes conditions météo à destination du port australien de Kwinana. Il suit la route prévue au passage-plan, le faisant transiter de la mer de Flores vers le détroit de Sumba en passant par le détroit de Sape entre les îles de Banta et Komodo.

Le 9 juillet 2018 vers 10h18, heure locale, le commandant, qui normalement ne participe pas au quart, remplace l'officier de quart qui devait participer à une instruction. A 10h24, à l'entrée du détroit de Sape, la présence de nombreux pêcheurs entraîne le passage en barre manuelle et, aux environs de 10h42, oblige le navire à suivre une route parallèle à la route tracée à environ 0,25 mille dans le SE. A 11h00, l'officier normalement de quart est de retour à la passerelle, mais le commandant garde le quart.

Aux environs de 11h11 le navire s'échoue à la vitesse de 18 nœuds à la position : 08°29,2 S ; 119°20,3 E.

L'accident n'entraîne ni blessé ni pollution. Après transfert de cargaison et de ballasts, le navire se renfloue seul le 14 juillet 2018. Il regagne par ses propres moyens un chantier à Singapour, dans lequel 50 m de tôles de fond seront remplacées.



Carte de la zone - source : rapport du BSU

II. RAPPORT du BSU («Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung»)

L'enquête ne relève aucune anomalie concernant les qualifications de l'équipage ou le respect des heures de repos.

1. LA ZONE DE L'ECHOUEMENT

Le détroit de Sape est situé dans les eaux côtières indonésiennes, entre les îles principales de Banta et Komodo. Les fonds et les îles dans cette région sont d'origine volcanique. Plusieurs petites îles se trouvent entre les deux îles principales.

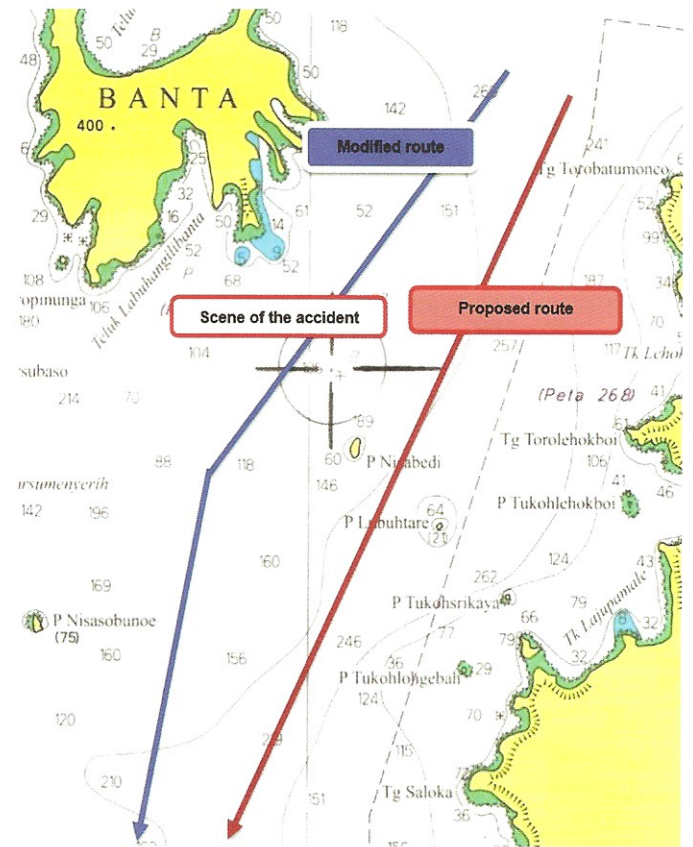


Brisants - source : rapport du BSU



Rochers à fleur d'eau - source : rapport du BSU

milles, au lieu de 1,5 mille entre les îles de Nisabedi et Lubuthare comme proposé par le logiciel.

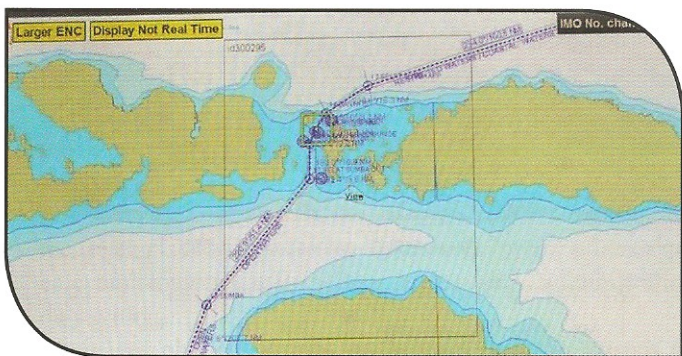


Passage Plan - source : rapport du BSU

2. L'ANALYSE

a. Le «passage-plan»

Le navire est équipé d'un ECDIS Transas comme moyen principal de navigation. C'est l'UKHO qui fournit les ENC's via une licence et le logiciel ChartCo. Les cartes pour le voyage ont été installées le 5 juillet 2018. Les dernières mises à jour ont été faites le 8 juillet 2018. Le passage-plan a été approuvé par le commandant le 6 juillet 2018, et communiqué le même jour à tous les officiers.



Voyage Plan - source : rapport du BSU

b. Le choix de la route

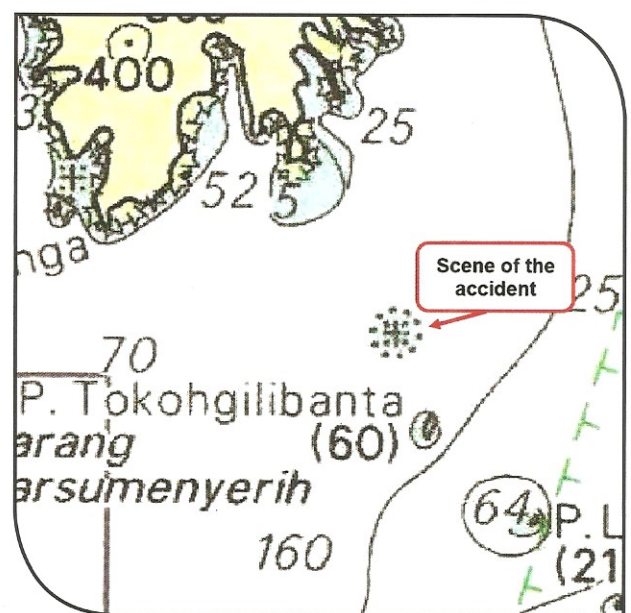
Le logiciel ChartCo proposait un passage par le détroit de Sape. Cette route a été préférée à celle passant par le détroit de Lombok plus à l'Ouest, que le commandant connaissait mais qui entraînait à faire 200 milles de plus.

Une modification fut apportée pour passer entre les îles de Banta et Nisabedi, passage qui présentait une largeur de 2,5

c. Les cartes papier

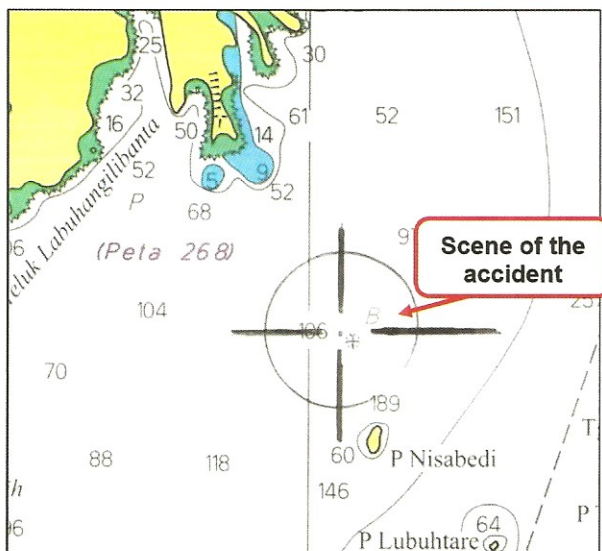
Les cartes papier indonésiennes (ID 268 et ID 295) et britanniques (BA 2903 et BA 2910) ont été étudiées par le BSU. Des différences significatives ont été relevées concernant les symboles affichés à l'endroit de l'accident :

- Les cartes britanniques BA 2903 et BA 2910 (Echelle 1 : 500,000) affichent le symbole d'une roche à fleur d'eau, c'est-à-dire une roche submergée temporairement :



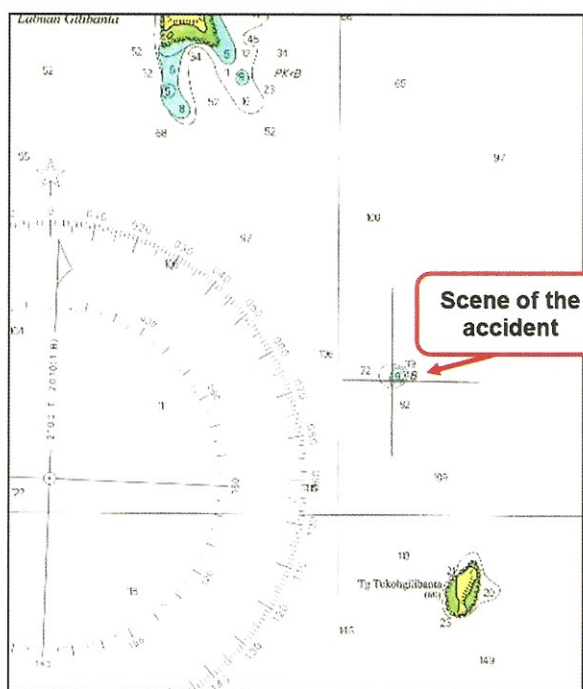
Carte BA 2910, échelle 1 : 500,000 - source : rapport du BSU

- La carte indonésienne ID 295 (échelle 1 : 200,000) affiche le symbole d'une roche, mais il n'apparaît pas clairement si elle est submergée en permanence ou non :



Carte ID 295, échelle 1 : 200,000 - source : rapport du BSU

- La carte indonésienne ID 268-2 (échelle 1 : 50,000) affiche un haut-fond de 9 m :



Carte ID 268-2, échelle 1 : 50,000 - source : rapport du BSU

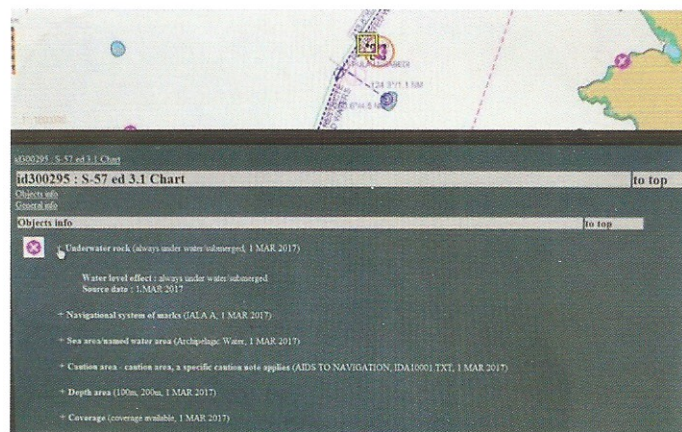
d. La carte ENC

L'écran de l'ECDIS affichait le symbole suivant pour indiquer un danger isolé dans le SE du lieu de l'échouement et le NW de l'île de Nisabedi :



En interrogeant la carte ENC ID 300295 avec le curseur-pointeur de l'ECDIS, on obtient les détails supplémentaires suivants :

« Rocher sous-marin (toujours sous l'eau / submergé) 1 MAR 2017 »



Ecran ECDIS - source : rapport du BSU

Il n'y a pas d'autre indication sur la profondeur et pas de ligne de sonde autour de la position du danger isolé. La profondeur moyenne indiquée autour du danger est d'environ 100 m.

Le BSU en a conclu qu'il était impossible pour l'équipage d'avoir une information précise sur le danger à partir de la documentation du bord. Le fait que le danger soit signalé comme toujours immergé par des fonds d'une centaine de mètres l'a conduit à estimer que passer au-dessus ne présentait pas de risque.

La route tracée passait à environ 0,8 mille des hauts-fonds les plus proches de l'île Banta et 0,7 mille du danger isolé.

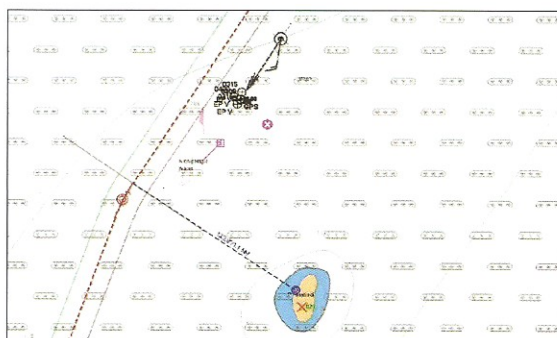
Le «CATZOC» (précision de la carte) pour cette zone est caractérisé par la lettre C, indiquant une précision de plus ou moins 500 m, soit 0,27 mille. Cela impliquait donc dans le cas le plus défavorable un CPA de $0,8 - 0,27 = 0,53$ mille avec l'île de Banta et $0,7 - 0,27 = 0,43$ mille avec le danger isolé.

e. Suivi de la route sur l'ECDIS

La route suivie retrouvée dans l'ECDIS est conforme aux déclarations de l'équipage.



Ecran ECDIS - source : rapport BSU



Zoom de l'écran ECDIS Source : rapport du BSU

f. Le couloir de sécurité (XTD)

Le couloir de sécurité est pris en compte lors de la vérification automatique de la route sur l'ECDIS. Le couloir est visualisé par une ligne rouge sur la partie gauche et une ligne verte sur la partie droite de la route tracée.

Il était réglé à 1 mille pour l'ensemble du voyage, mais réduit à 0,1 mille sur le segment de route où s'est produit l'accident. Cela a été considéré comme approprié par le BSU car supérieur aux recommandations du manuel du bord qui stipulaient que, le navire se trouvant en « eaux confinées », il devait appliquer un couloir de sécurité d'une largeur au moins égale à deux fois la largeur du navire, soit 64,4 m.

g. Instructions nautiques

Dans la version électronique des instructions nautiques de l'UKHO, on lit pour le détroit de Sape (§ 6.9) : «Le passage à l'Est de Pulau Banta est navigable, mais rarement utilisé, excepté par les ferries ou autres navires locaux, car les courants de marée sont forts et les zones de mouillage sont rares (...).»

De plus, on trouve la mention suivante pour l'île de Nisabedi : *«A 1 mille dans le NNW de l'île un petit rocher découvrant est dangereux : les brisants à cet endroit sont indécélables par marée haute et conditions de mer habituelles dans la région»*

Ceci correspond exactement à la situation existante à l'endroit de l'échouement.

III. CONCLUSIONS

1. CONCLUSIONS DU BSU

a. Les causes de l'échouement

Pour le BSU, cet accident est dû principalement à l'ECDIS, moyen principal de navigation et à ce titre remplaçant d'autres sources importantes d'information, telles que les instructions nautiques, sans moyens efficaces pour les remplacer.

De plus, il souligne les différences entre les cartes existantes.

Sur la carte ENC N° ID 300295, carte à la meilleure échelle disponible (1 : 180,000), un haut-fond est indiqué à environ 2 encablures (0,2 mille) au Sud Est du lieu de l'accident et porte la mention «rocher toujours submergé». L'attribut CATZOC (C) de la carte indique une précision horizontale de 500 m et une précision verticale pour une sonde de 30 m de 3,5 m dans 95% des cas.

La carte papier indonésienne N° 268 (WGS 84, 2012) à l'échelle 1 : 50,000, basée sur des relevés hollandais effectués en 1904, affiche quant à elle un haut-fond d'une profondeur de 9 m, sans autre indication.

Sur la carte papier indonésienne N° 295 (WGS 84, 2016) à l'échelle de 1 : 200,000 le haut-fond est marqué sans profondeur spécifique et à environ 0,2 mille vers le SE par rapport à la carte N° 268, c'est-à-dire comme sur l'ENC, visiblement de façon erronée, sinon le PAZIFIK ne se serait pas échoué.

Enfin, sur la carte papier britannique N° 2910 (WGS 84, 2012) à l'échelle de 1 : 500,000 le haut fond est correctement placé sans profondeur spécifique. Cette carte se réfère aux cartes indonésiennes de 1981 à 2011 et est basée sur des relevés effectués entre 1901 et 2011.

Il y a donc clairement une différence entre la carte ENC et les cartes papier. Le BSU remarque que si les officiers ont l'obligation d'utiliser tous les moyens disponibles pour s'assurer d'un voyage-plan sûr, ils n'ont pas vraiment accès à tous ces moyens.

De plus, le système de management de sécurité de la compagnie (SMS) décrit des procédures spécifiques que l'équipage est tenu de respecter. Comme le PAZIFIK est un pétrolier, il suit également les « guidelines » de l'OCIMF (Forum International des Compagnies Pétrolières), qui vont jusqu'à définir les réglages pour l'ECDIS.

Par exemple, l'attribut CATZOC dans l'ENC a des conséquences sur le clair sous quille à respecter et la largeur du couloir de sécurité à choisir. L'application des réglages préconisés peut conduire soit à limiter le chargement pour respecter le clair sous quille, soit à réduire la trace du navire au minimum en ajustant le XTD, et le moindre écart de route déclencherà une alarme.

Ici, l'officier de quart a dû éviter des pêcheurs près de l'endroit de l'accident et il est sorti de sa route (avec un XTD réglé à 0,1 mille de chaque côté), ce qui l'a conduit sur un haut-fond non marqué sur la carte.

Pour le BSU, cet accident ne se serait probablement pas produit avec des cartes papier, car des levés plus précis étaient disponibles et la mention de la véritable nature du danger aurait incité le bord à prendre une marge de sécurité plus grande.

De plus, les instructions nautiques mentionnent que le passage à l'Est de Pulau Banta est navigable mais rarement utilisé. A l'endroit de l'accident est décrit un haut-fond découvrant dangereux indétectable à cause des remous dus à la marée.

Bien que cette information apparaisse également dans la version électronique des instructions nautiques disponible à bord, le BSU a estimé qu'il était difficile de trouver une référence dans l'ENC quand un tel haut-fond est mal positionné, au contraire de la carte papier où une référence peut être recherchée en toute connaissance de cause.

Il rappelle qu'une ENC au format S-57 n'est qu'une image issue des cartes papier conventionnelles et ne contient pas de renseignements provenant des instructions nautiques électroniques. Sinon, une description correcte du danger aurait immédiatement attiré l'attention et probablement écarté le choix de cette route. Le BSU en déduit que l'accident est dû à l'ECDIS et aux réglages effectués.

Les routes pour le voyage d'Indonésie à l'Australie étaient fournies par ChartCo, un fournisseur de services. La route proposée était la plus courte. Une route dans l'ECDIS doit normalement être utilisée si elle est considérée comme vérifiée. En conséquence, pour le segment de route considéré, le XTD avait été diminué de 1 mille à 0,1 mille.

Avec 1 mille, il y aurait eu une alarme pendant le « check » automatique dans l'ECDIS, et avec 0,1 mille de XTD le PAZIFIK ne se serait pas échoué s'il avait respecté strictement le couloir de sécurité. Pour les enquêteurs, la plus grosse faille de l'ECDIS est le fait que l'attribut CATZOC ne soit pas inclus dans la préparation de route.

Pour eux, un ordre de précision de la carte pouvant aller jusqu'à 500 m devrait être signalé par une alarme importante de l'ECDIS, en plus des 30 alarmes et avertissements déjà existants.

b. Les enseignements à tirer

Bien que la précision de la carte puisse être affichée à la demande sur l'écran sous forme de symboles avec 6 étoiles maximum, ces symboles sont difficiles à comprendre par l'officier de quart et n'ont pas d'incidence sur le système de vérification automatique de la route. Leur interprétation est laissée aux soins de l'utilisateur.

A l'OHI, un groupe de travail dédié (Groupe de travail sur la qualité des données – DQWG) étudie sur les options possibles pour améliorer entre autres la connaissance et la présentation de la qualité des données.

Pour aider les marins, un guide est en train d'être développé (S-67, Guide maritime pour la précision de l'information de profondeur sur les cartes électroniques de navigation), qui rappelle le sens des symboles ZOC (« Zone of confidence ») et leur utilisation en navigation. Une possibilité de retour d'information est prévue.

En outre, la pertinence de propositions pour une présentation plus intuitive des données est examinée. Pour les nouvelles données au format S-101, qui est prévu de remplacer le format S-57 en 2023, comme pour les cartes existantes, l'information sur la qualité de l'ENC a été sensiblement améliorée, en donnant notamment la possibilité d'afficher la variation de la qualité dans le temps.

Par exemple, le banc de sable Goodwin dans le Pas-de-Calais change de 2,4 m par semaine. Des zones qui avaient une profondeur de 20 m il y a 12 ans sont maintenant à sec. Le QoBD (Quality of bathymetry data) est stocké en tant qu'élément variable dans l'objet méta-donnée. On peut imaginer un affichage comme pour le CATZOC. Une décision sur une extension par laquelle l'attribut QoBD serait inclus dans la préparation et la fonction de vérification du voyage-plan sur l'ECDIS est à l'étude.

2. REMARQUES COMPLEMENTAIRES

Les enquêteurs mettent en cause l'ECDIS en considérant que si l'équipage avait utilisé les cartes papier il n'y aurait pas eu d'accident. Mais ils ne pointent pas le fait que les conditions n'étant pas réunies pour utiliser l'ECDIS seul, l'utilisation de la carte papier était ici obligatoire.

Et on peut rajouter qu'une utilisation mieux adaptée de l'ECDIS aurait pu également éviter l'accident, surtout associée à une bonne application des principes de base de la navigation maritime, en particulier concernant les points qui suivent.

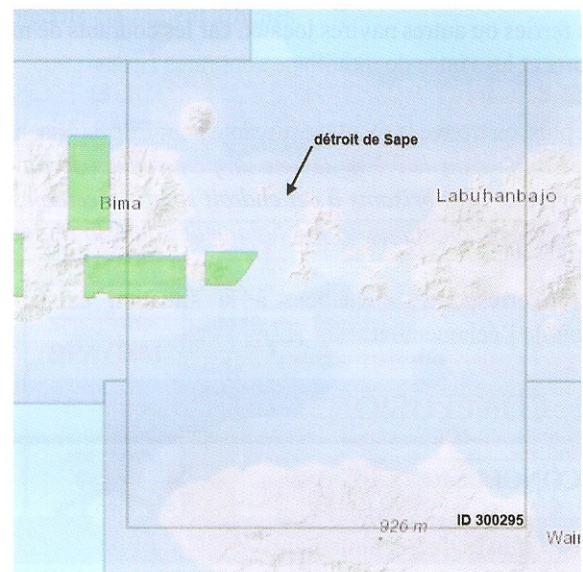
a. L'échelle de la carte :

La carte papier qui aurait dû être utilisée est la carte indonésienne ID 268-2 à l'échelle 1 : 50, 000 (carte à la plus grande échelle disponible).

Le problème est qu'elle n'a pas son équivalent en carte numérique, comme le montre l'extrait du catalogue de l'OHI ci-dessous.

La carte ENC disponible à la plus grande échelle est la carte ID 300295 à l'échelle 1:180,000, issue de la carte papier ID 295, elle-même à l'échelle 1 : 200,000. Il n'existe pas de carte ENC équivalente à la carte papier ID 268-2. Il n'existe pas non plus de carte RNC équivalente du fait de l'absence d'une carte papier UKHO à cette échelle.

Or, «dans les régions où les ENC ou les RNC ne sont pas disponibles, les navires doivent posséder toutes les cartes papier nécessaires à la traversée prévue». (publication de l'OHI : «Cartes électroniques, et prescriptions d'emport : les faits», 2^e édition, 2007, page I/16).



Extrait du catalogue des cartes ENC de l'IHO

Une carte à l'échelle 1:180,000 n'est pas adaptée pour ce passage. On le vérifie en appliquant la règle du pouce. Cette dernière exige de passer à au moins 2,7 cm de la terre ou d'un danger, quelle que soit l'échelle de la carte utilisée. A l'échelle 1 : 180, 000, cela représente 2,6 milles. Or, c'est à peu de choses près la plus grande largeur existante entre l'île de Banta et l'île de Nisabedi. Le passage dans l'Est de Banta n'était donc pas autorisé avec la seule carte ID 300295.

Il aurait fallu tracer et suivre la route sur la carte papier ID 268-2, conjointement avec l'ECDIS (circulaire 1503 de l'OMI, ou « Guide des bonnes pratiques », A -7).

b. Le réglage du XTD

Les officiers ont réglé le XTD à 0,1 mille pour ce passage, ce qui signifie une largeur du couloir de sécurité de 0,2 mille. C'est la largeur recommandée par la procédure compagnie, mais elle a eu 2 conséquences dommageables :

- Lors de la vérification automatique de la route («check route»), le danger isolé n'a pas dû déclencher d'alarme puisqu'il était en dehors du couloir.
- Le navire est sorti du couloir de sécurité pour éviter des pêcheurs. Au moment de l'accident il suivait donc une route qui n'avait pas été vérifiée et n'était donc pas sûre.

Il aurait été possible de conserver la valeur de 1 mille utilisée pour l'ensemble du voyage comme le montre la figure N°1.

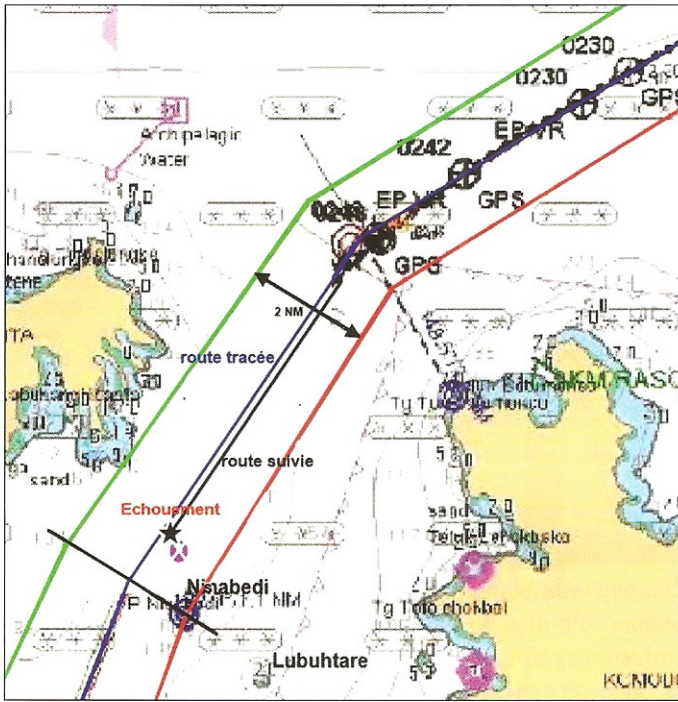


Figure N°1

Une autre option aurait pu être de réduire le XTD, mais à une valeur moindre, par exemple 0,5 mille, pour tenir compte du passage en eaux resserrées tout en évitant un couloir trop étroit (voir image N°2).

Dans les deux cas il y aurait eu une alarme signalant la présence du danger isolé, ce qui n'empêchait pas d'adopter cette route. Rappelons que le but du «check route» n'est pas d'éliminer toute alarme signalant un danger sur la route, mais d'en être informé.

En tout état de cause, il n'apparaît pas cohérent de diviser brutalement la valeur de ce réglage par 10. Cette initiative semble être due à l'application sans discernement de procédures clairement inadaptées à la situation.

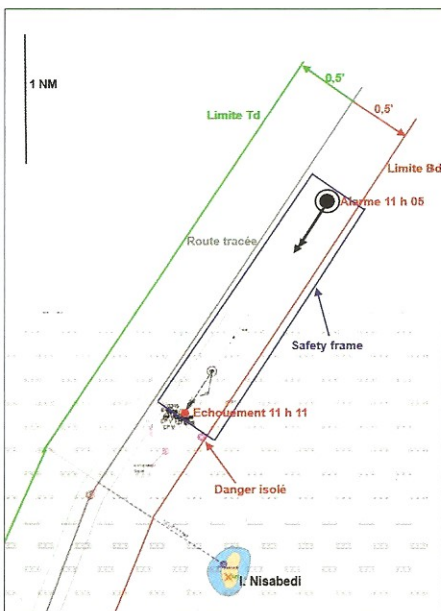


Figure N°2

Dans le rapport du BSU, les réglages du «Safety Frame», ou cadre de sécurité autour du navire, ne sont pas mentionnés. Sur la figure N°2 ci-dessous on montre ce qu'aurait donné un réglage du XTD à 0,5 mille avec un «Safety Frame» d'une longueur équivalente à un préavis de 6 minutes, valeur couramment admise.

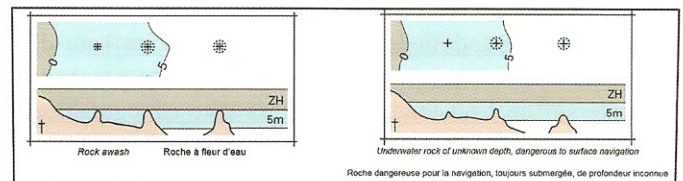
On voit bien que, avec un préavis de 6 minutes, l'officier de quart avait encore la possibilité d'une manœuvre d'urgence, en cassant éventuellement son erre si la présence de pêcheurs interdisait un changement de route.

c. La non-prise en compte du danger isolé

Même en absence d'alarme pendant le «check-route», l'équipage avait remarqué la présence d'un danger, qui apparaissait sur la carte ENC sous la forme d'une croix magenta, symbole caractéristique de l'ECDIS signalant une obstruction à une profondeur inférieure à la profondeur de sécurité.

En interrogeant la carte avec le curseur-pointeur, les officiers ont lu l'information d'une «roche toujours submergée». Les fonds à cet endroit étant autour des 100 m, ils ont considéré que cela ne présentait pas de danger pour le navire.

On peut remarquer que cette appellation ne correspond à aucun des symboles affichés sur les cartes papier de la zone, pas plus qu'à aucun des symboles réglementaires répertoriés par exemple dans l'ouvrage 1D du SHOM. D'après cet ouvrage de référence, la mention correcte aurait dû être «roche dangereuse pour la navigation, de profondeur inconnue», ce qui aurait sûrement incité à plus de prudence.



Symboles des cartes papier - Extrait de l'ouvrage 1D

Cependant, le symbole de danger isolé symbolisé par la croix magenta apparaissant à l'écran aurait dû être suffisant pour alerter les officiers de quart. On n'ose pas imaginer qu'ils en ignoraient la signification.

d. La mauvaise interprétation sur la précision de la carte

Les 3 étoiles du CATZOC sont censées indiquer une précision des levés de plus ou moins 500 m, c'est-à-dire environ 0,2 mille ou 2 encablures. Cela correspond à peu près à l'écart de positionnement du danger constaté entre les différentes cartes.

Rappelons que cette précision de 500 m est issue du diagramme des sources de la carte papier ayant servi à la fabrication de l'ENC et signifie en réalité que les points de sondage ont été faits tous les 500 m. Sur ce type de levés anciens, on ne connaît pas véritablement la forme ou l'étendue du haut-fond, et on doit donc prendre un large tour.

En prenant une distance de sécurité de 0,5 mille, ce qui était possible ici, le navire ne se serait pas échoué malgré l'«erreur» de positionnement du danger sur l'ENC.

Et si la carte papier au 1 : 50,000 avait été utilisée comme

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'AFCAN APRÈS LE RECUEIL DE NAUFRAGÉS PAR LE PORTE-CONTENEURS MARINA

D'après les informations que nous avons reçues, le MRCC de Malte a donné instruction au capitaine du porte-conteneurs MARINA sous pavillon Antigua et Barbuda de se dérouter pour aller recueillir des naufragés. Cette procédure est habituelle et est appliquée quand un autre navire plus approprié n'est pas disponible à proximité de la situation de détresse.

Le refus des autorités italiennes et maltaises de lui permettre de faire escale dans leurs ports les plus proches et d'y débarquer les naufragés recueillis met le capitaine dans une situation très dangereuse pour lui, son équipage, et les personnes qu'il a sauvées.

La presse rapporte que des bagarres ont éclaté sur le pont du Marina entre les naufragés et que l'équipage du navire a dû se barricader à l'intérieur des emménagements après avoir distribué de l'eau et des vivres en quantités très réduites. Ce porte-conteneurs n'est pas équipé pour recueillir autant de personnes sur une période significative. L'errance s'est prolongée plusieurs jours avant qu'une solution soit trouvée par les autorités compétentes.

Si le capitaine du MARINA n'avait pas dérouter son navire, il se serait exposé à des poursuites judiciaires pour défaut

d'application de la Convention Internationale SOLAS (Safety of Life at Sea). Pour un navire sous pavillon français, ce serait un délit sanctionné par l'article L 5524-1 du Code des Transports.

L'Afcan souligne que ce refus d'autoriser le navire à faire escale est inacceptable et contraire au droit international, engendre un risque important du non-respect des règles internationales par des capitaines craignant de s'exposer aux conséquences dommageables d'une situation de blocage telle que celle subie par le Marina.

L'Afcan s'indigne de cette situation et demande instamment le respect de la convention SAR :

« 4.8.5. Le centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage concerné doit entreprendre le processus d'identification du ou des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer. Il en informe le ou les navires et les autres parties concernés. »

*Le Bureau de l'AFCAN.
Le 11 mai 2020*

LE RETOUR DU TRANSPORT DES MARCHANDISES À LA VOILE.

Dans le milieu maritime, beaucoup sont habitués à un certain confinement, c'est le cas des marins-pêcheurs à la pêche hauturière ou celui des sous-marinières en mission, c'est aussi le cas des marins qui transportent des marchandises à la voile à la vitesse du vent.

Le vent pourrait devenir le carburant de demain.

Le transport maritime représente aujourd'hui 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales. Avec près de 90 % des marchandises transportées par la mer, son empreinte environnementale devrait passer à 17 % d'ici 2050.

On constate un nombre croissant de réglementations locales et internationales venant renforcer les exigences en matière de lutte contre les GES. L'OMI a mis en place un calendrier



réglementaire de plus en plus strict visant à limiter ces émissions et à verdir le shipping. Son objectif est clair : atteindre une réduction de 50 % des GES imputables au secteur d'ici 2050.

Mais parallèlement à ces évolutions réglementaires mondiales, à ces révolutions technologiques en matière de carburants, une autre révolution, bien plus surprenante, celle-là, est en train de toucher le transport maritime : le retour de la voile, comme mode de propulsion pour le transport maritime de marchandises.

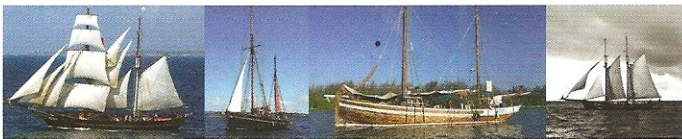
La propulsion éolienne présente l'avantage d'être illimitée, non polluante, économe en énergie. Aussi, face à une montée en

puissance du transport maritime et à l'augmentation corrélative des émissions de GES, le mode de propulsion éolien ne serait-il pas susceptible d'être adapté pour tous types de navires afin de leurs émissions polluantes ?

De Morlaix à la Gironde en passant par Douarnenez et Nantes des visionnaires travaillent sur une flotte moderne de cargos à voile. Ils inventent le transport de demain. Si le moteur diesel a supplanté la grande majorité de l'ensemble des moyens de propulsion, la voile a perduré dans la course au large la plaisance et l'exploitation des navires de patrimoine.



Le retour du cabotage à la voile



Tres Hombres

Nordlys

Lun II

De Gallant

Depuis quelques années, des voiliers traditionnels ont repris le transport de marchandises, avec des motivations et des approches bien différentes. Tous ont cependant un dénominateur commun, qui explique leur présence à Douarnenez : leur affréteur, la société TOWT (Trans Océanique Wind Transport) spécialisée dans le transport de marchandises à la voile. Elle affrète des vieux gréements, offrant ainsi une alternative écologique au transport conventionnel : économie de CO₂ et zéro émission de soufre, grâce à la propulsion vélique. Créé en 2011 par Guillaume Legrand, diplômé de sciences politiques et ancien trader à la City, l'entreprise transporte pour le compte de tiers ou pour son propre compte, café, cacao, bière, vin, huile d'olive, rhum ou encore épices.

Les locaux sont situés sur les quais de Douarnenez, escale régulière de toute une flottille de voiliers traditionnels, avec lesquels travaille l'armement, comme :

- le Tres Hombres, un ancien mouilleur de mines allemand de 32 mètres, rénové et gréé en brick-goélette par trois jeunes Néerlandais, Jorne, Arjen et Andréas, pour effectuer du transport. Soutenu par la société Fairtransport shipping, il dispose de 315 mètres carrés de voilure et peut charger 35 tonnes de fret ;
- le Nordlys, ancien bateau de pêche en bois construit en 1873 sur l'île de Wight, acquis pour un euro et reconverti par les mêmes jeunes hollandais pour le commerce des marchandises à

la voile. D'une longueur de 20 mètres, il dispose d'une surface de voilure de 290 m², et peut charger 30 t de marchandises ;

- le Lun II, ancien ketch de pêche norvégien, construit en 1914, dont le transport reste l'activité première. Chaque année, il traverse l'Atlantique, chargé de rhum et de café, et cabote le long des côtes européennes ;
- le Corentin, de l'association le Lougre de l'Odet, cabote entre l'Iroise et la Gironde, chargé à l'aller de produits des Cornouailles, et de vin au retour ;
- le Grayhound, construit en 2012 sur le modèle des grands lougres des contrebandiers et des douaniers de Cornouailles. Gréé de 400 m² de voilure, il accueille des passagers à la découverte des côtes de Cornouailles, des Scilly et de la Bretagne, tout en leur faisant découvrir le transport de marchandises à la voile, principalement du vin français dans un sens et bières anglaises dans l'autre ;
- le De Gallant, un voilier « herring logger » de 36,20 mètres de long, construit en 1916 aux Pays-Bas, utilisé pour la pêche aux harengs. Restauré en 1987 par une association de formation de jeunes d'Amsterdam, il a navigué à partir de 1993 en mer du Nord, en Baltique et en Manche, embarquant des passagers, et servant également de voilier de formation. Il transporte actuellement des cargaisons pour TOWT, et a notamment embarqué en 2018 dix fûts du cognac de la Maison Camus à destination des Caraïbes. Il dispose d'une surface de voilure de 415 m², d'une capacité de 19 personnes et de 35 tonnes de chargement.

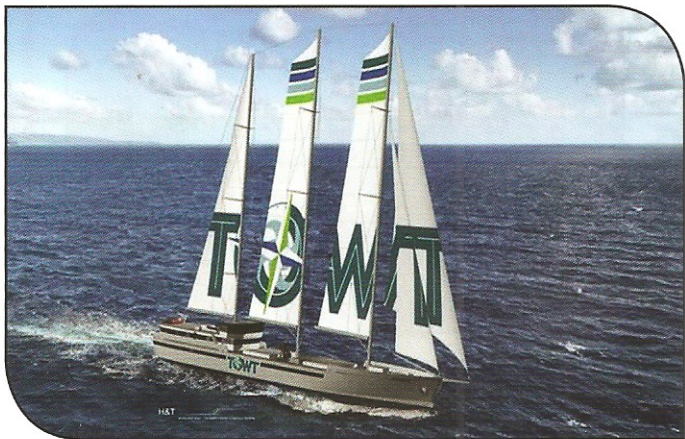
TOWT organise des liaisons transatlantiques, de la Caraïbe à l'Europe, mais aussi des voyages au grand cabotage du Portugal à la Scandinavie, et au petit cabotage en France et en Angleterre.

Les quantités transportées sont relativement modestes, et subissent les mêmes contraintes de coût qui avaient motivé au siècle précédent l'arrêt du transport à la voile. Aussi, explique Guillaume Legrand, « notre travail est de créer une plus-value sur un produit transporté à la voile et à la valoriser sur le marché ». Les produits transportés sont estampillés du label Anemos (qui signifie « le vent » en grec ancien), marque initiée par TOWT, mentionnant qu'ils ont été transportés uniquement à la voile.

L'armement doit cependant agir à plus long terme pour pérenniser son activité. Beaucoup des voiliers affétés ont des pavillons divers, panaméen pour Nordlys ou Tres Hombres, Vanuatu pour Lun II dont la société est basée à Hong Kong, ou britannique pour Grayhound. Guillaume Legrand mène un gros travail de lobbying auprès des Affaires maritimes et des Douanes pour développer le transport à la voile sous pavillon français. Les Affaires maritimes se montrent réceptives et accordent au coup par coup des permis de navigation pour un chargement précis. Cependant, pour les navires armés en NUC (Navire à utilisation collective) notamment, il reste encore à définir un cadre d'activité durable.

Après les voiliers traditionnels, les premiers voiliers-cargos

Mais transporter des marchandises sur ce type de bateaux, n'est pas pour TOWT, une fin en soi. «Les vieux gréements n'ont été qu'une étape, sans laquelle rien n'aurait pu être fait jusqu'ici», déclare Guillaume Legrand, «il faut désormais songer à des outils plus adaptés». Son ambition est de passer



du statut d'affréteur de voiliers existants à celui d'armateur de voilier-cargo.

Le grand projet de TOWT est de lancer fin 2021 un trois mâts cargo de 70 mètres dont la capacité avoisinera les 1 000 tonnes, doté de toutes les techniques modernes de routage, qui naviguera à 10 nœuds de vitesse de croisière. Un système de propulsion à hydrogène, fonctionnant uniquement pour les manœuvres portuaires, alimentera un moteur électrique. Des batteries chargées par l'énergie produite grâce aux mouvements de l'hélice permettront d'assurer l'ensemble des besoins du bord. Armé par un équipage de huit personnes, ce trois mâts pourra effectuer trois trajets transatlantiques par an.

Selon TOWT, ce premier cargo voilier évitera, sur trente années d'exploitation, l'émission d'un million de tonnes de CO2. Baptisé Anemos, un projet de ce futur voilier est conçu par le cabinet d'architecture nantais H&T. En 2020 la compagnie maritime de Douarnenez monte un projet de transport de café avec le port du Havre.

Le premier port français pour l'importation de café vert par porte-conteneurs s'apprête en effet à accueillir des voiliers-cargos pour transporter par palettes la graine sud-américaine. L'enjeu est de réaliser 50 escales par an avec des voiliers-cargos pouvant transporter 1 000 tonnes de café sur palettes. TOWT, qui vient de rejoindre Armateurs de France et le Cluster maritime français, signe avec le port du Havre un accord commercial qui lui accordera un tarif préférentiel au titre de la notation environnementale des navires «Environmental Shipping Index (ESI)». L'armement bénéficiera aussi du soutien financier des certificats d'économie d'énergie (CEE) abondés par les fournisseurs d'énergie. L'opération repose sur le dispositif des CEE, via lequel les fournisseurs d'énergie ont une obligation, imposée par les pouvoirs publics, de réaliser des économies d'énergie. TOWT prévoit de mettre en service quatre cargos à voile à partir de 2022, chacun assurant un départ tous les quinze jours pour trois lignes régulières : Le Havre-New-York-Québec via Saint-Pierre-et-Miquelon, Le Havre-Veracruz-Santa Marta, et Le Havre-Abidjan. Le choix de l'escale à Saint-Pierre-et-Miquelon s'explique par le fait que ces CEE ne sont valables que pour des liaisons entre deux ports français. Sept chantiers européens ont déjà été présélectionnés avec une commande du premier navire prévue en octobre 2020. Le coût d'une unité pourrait être évalué à une douzaine de millions d'euros. Deux membres de la famille d'industriels du Nord Mulliez vont entrer au capital de la société à titre personnel. TOWT a par ailleurs affrété en mi-février la goélette De Gallant pour transporter 12 tonnes de café entre Santa Marta en Colombie et Le Havre.

En 2010, l'énergéticien Olivier Barreau a l'idée de développer

une entreprise de production de café torréfié et de chocolat, dont les matières premières seraient transportées à la voile depuis la zone Caraïbes vers la Bretagne. La brûlerie de café est créée en 2013 à Morlaix et la chocolaterie deux plus tard. La société prend le nom de Grain de Sail.



La conception d'un voilier-cargo est menée simultanément. Elle aboutit à un monocoque en aluminium de 22,9 mètres, gréé en goélette à deux mâts, capable de transporter 35 tonnes palettisées.

Son coût est évalué à 1,7 million d'euros.

Confiée au chantier Aluminium de Couéron près de Nantes, la construction du futur voilier, baptisé Grain de Sail débute le 25 octobre 2018.

Sa mise à l'eau doit avoir lieu en juin 2020 et la première transatlantique débuter en septembre. Grain de Sail battra pavillon tricolore et sera armé par quatre marins.

Il est prévu de partir avec environ 20 000 bouteilles de vin à destination de New-York, de descendre ensuite en République Dominicaine pour prendre du café et surtout du cacao avant de rentrer à Morlaix en fin d'année.

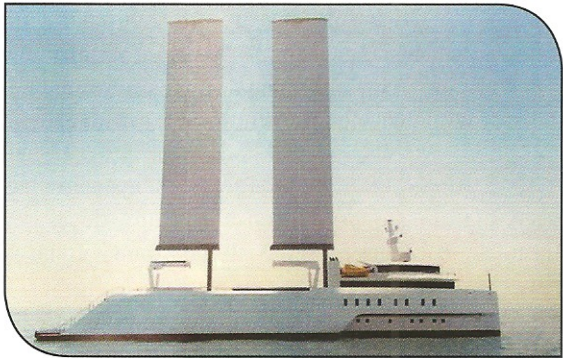
Le cabinet néerlandais Dykstra, connu pour avoir lancé de très beaux voiliers de plaisance (des classes I et entre autres le Maltese Falcon), dessiné des voiliers écoles et en particulier le Rainbow Warrior III pour Greenpeace, s'est lancé en 2012 dans la conception d'un navire à propulsion mixte, voile et moteur. Ce voilier pourrait être déployé sur l'Atlantique par Fairtransport, la société des trois co-armateurs du Tres Hommes, et reprendre la route du vieux gréement, même si les «trois hommes» n'y croient plus aujourd'hui.

Baptisé Ecoliner, ce voilier de 138 mètres de long et 18 mètres de large, sera équipé d'un gréement Dynarig : la manœuvre des immenses phares carrés, portés par des mâts orientables, est automatisée et pilotée par des ordinateurs. Ce voilier hybride, qui alliera 4 000 mètres carrés de voile à une propulsion diesel-électrique de 3 000 kilowatts, pourra emporter 8 000 tonnes de chargement, soit le contenu de 476 conteneurs équivalents 20 pieds (EVP). Les études préliminaires promettent une réduction des émissions de gaz à effet de serre de plus de 50 pour cent.



Estimé à 20 millions d'euros, les concepteurs ne cachent pas que le prix élevé du voilier devrait être amorti par le fait que pendant ses 30 ans d'existence, il réduira considérablement les coûts du carburant. Cependant la question n'est pas résolue de savoir si les coûts d'amortissement et de fonctionnement du navire ne resteront pas supérieurs à celui des taux de fret, notamment pour des marchandises de vrac de faible valeur.

Si le projet Ecoliner existe sur le papier, il n'a toutefois toujours pas trouvé les investisseurs qui rendront possible sa construction.



Dans le même esprit, Eole Marine Colportage (EMC) un département de l'ONG internationale Watever, a conçu ces dernières années un projet de caboteur à voiles destiné à la navigation en Polynésie française.

Le gréement, deux mâts-ails d'une quarantaine de mètres de haut totalisant une surface de 275 m², est une innovation propre au cabinet VPLP représenté par Marc van Peteghem(1). Ce système est couplé à deux moteurs hybrides diesel/électriques.

Avec leurs 80 mètres de long pour 17 mètres de large et 3 mètres de tirant d'eau, les trois coques de ce cargo mixte (fret et passagers) de 1 000 tonnes à vide peuvent rendre de nombreux services à des populations disséminées dans des géographies isolées des grandes routes maritimes et souvent difficiles d'accès.

Le projet, présenté au CESC de Polynésie française, intéresse la communauté portuaire désireuse de mettre en place un système de communication entre les Iles Sous le vent qui permettrait notamment d'économiser entre 30 et 60 pour cent de carburant.

Des technologies de pointe

Le mode de propulsion éolien est susceptible d'être adapté pour tous types de navires. Des projets innovants relatifs au navire du futur écologique fleurissent un peu partout dans le monde, avec une dominante européenne.

On peut distinguer cinq types de technologie à propulsion éolienne : les voiles souples, les voiles rigides, les cerfs-volants de traction ou ailes de kite, les rotors, les turbines éoliennes. Parmi ces cinq technologies, trois se distinguent : le rotor, les ailes de kite et les ailes de voile rigides.

- La technologie du rotor, inventée au XXe siècle par l'Allemand Flettner, consiste à installer sur le navire des mâts rotors convertissant en poussée horizontale la force du vent capturée dans ces grands tubes verticaux. On peut citer comme réalisation l'E-Ship 1, navire de 130 mètres de long, mis en service en 2008, chargé de transporter des éléments d'éolienne, le premier à ouvrir la voie pour un renouveau de la



propulsion vélique dans les navires modernes, le ferry au gaz finlandais Viking Grace, le roulier *Estraden* affrété par P&O en mer du Nord et le transporteur de produits raffinés *Maersk Pelican*. Les résultats sont plutôt probants dès lors que les conditions de vent sont favorables, les économies de carburant pouvant atteindre 20%.

Un second système, plus connu en France, est la *propulsion éolienne à profil aspiré*, inspirée par la Turbovoile. Le principe, basé sur l'aspiration de la couche limite d'un profil d'aile afin d'en augmenter la portance, étudié dans le domaine aéronautique depuis longtemps, a été développé dans le domaine naval sous l'impulsion du commandant Cousteau qui en a doté son navire l'Alcyon dans les années 80. Les économies de carburant pourraient être de 30 %. Les cerfs-volants ou ailes de kite, généralement situées à l'avant du navire, volent en altitude où le vent est plus fort qu'en surface. Le groupe Airbus, via sa start-up Airseas, va installer en 2021 sur le gros roulier Ville de Bordeaux de Louis Dreyfus Armateurs une aile de kite de 500 m² automatisée (*Seawing*). Un simple interrupteur devrait lancer et récupérer le cerf-volant qui se déploiera et se repliera de manière autonome, un véritable enjeu dans ces phases délicates où le risque de destruction de l'aile est élevé.



Dans la même veine, CMA CGM s'est associée à la société *Beyond the seas* d'Yves Parlier pour l'installation d'une voile de 1 600 m² à bord d'un porte-conteneurs. Selon leurs concepteurs, le gain de consommation de carburant serait de 20 % aux allures portantes.

- Les ailes de voile rigides ou semi-rigides ont déjà été installées sur le navire de croisière Ponant en lieu et place de ses voiles d'origine pour une phase d'expérimentation. Ces voiles appelées Solidsail ont été développées par les Chantiers de l'Atlantique.



De son côté, l'architecte naval Marc Van Peteghem du cabinet VPLP, célèbre depuis la victoire de la coupe America en 2010 d'un trimaran à ailes rigides, s'est associé à la CNIM pour développer et fabriquer un système innovant d'aile rigide appelée *Oceanwing*.

Cette voile autoportée et rotative sur 360° a été testée et validée sur le catamaran *Energy Observer*, voilier démonstrateur des techniques décarbonées.

Le gréement est autoporté, arisable et entièrement automatisé. Les ailes Oceanwings équiperont le futur *Canopée* de Zéphyr et Borée (voir infra).

Dans un souci de donner un aperçu de l'efficacité du potentiel de la propulsion éolienne, le cabinet de consultants CE Delft a rédigé en 2016 un rapport donnant des estimations de rendement énergétique des différentes technologies éoliennes en tant que propulsion auxiliaire. Le pourcentage d'économie est de 17 % pour le rotor (23 % dans le cas de vitesse lente VL), 18 % pour la voile rigide (24 % VL), 5 % pour le cerf-volant (9 % VL) et 2 % pour la turbine (4 % VL).

La technologie du rotor, simple et économique, ainsi que celle des ailes rigides, se distinguent en termes de gain d'économie. Ces types de technologie sont plus adaptés pour de gros navires. Les rotors, ayant besoin d'espace disponible sur le pont, ne sont pas adaptés pour les porte-conteneurs. A l'inverse, le cerf-volant s'adapte très bien aux porte-conteneurs et n'a besoin que d'un espace restreint sur le pont. Mais sa mise en place reste complexe.

Le constat de la conception du transport à la voile est clair : l'approche moderne et à grande échelle du transport de fret à la voile suppose des investissements considérables dans un marché encore balbutiant. Néanmoins des équipes d'architectes et d'ingénieurs planchent sur l'avenir du futur navire écologique à une échelle adaptée à un trafic mondialisé : un navire de grande capacité, couplant des gréements innovants à des motorisations économes en carburant.

Convoyer des marchandises à travers l'Atlantique à la force du vent n'est plus une utopie. Deux entreprises, installées à Nantes, développent chacune un projet de cargo à voile pour le transport de fret, la société *Neoline* et la start-up *Zéphyr* et Borée.

Les navires pilotes de la société Neoline

Le projet Neoline est né de l'engagement d'un groupe d'officiers de la Marine marchande convaincus que les enjeux climatiques allaient conduire le monde du shipping à envisager de nouveaux modes de propulsion et que la voile est la seule solution immédiatement disponible et suffisamment puissante pour propulser des navires de charge. Au terme de quatre années d'un travail de réflexion et de conception, la société Neoline est constituée en 2015. Le président est Michel Péry, ancien commandant de rouliers et du Belem, et le directeur général Jean Zanutti, officier de la marine marchande. Le Comité de direction s'est adjoint la présence de Philippe Videau, co-fondateur de la compagnie du Ponant.

Dans un premier temps, le nouvel armement prévoit de commencer par la mise en service sur l'Atlantique Nord

de navires « pilotes » qui permettront une économie de la consommation de fuel.

L'appel d'offres

Pour concrétiser son ambition, Neoline lance dès septembre 2018 un appel d'offres pour la construction de deux premiers navires, avec pour objectif une mise en service fin 2021.

Ces navires, les *Neoliners*, conçus par le Bureau Mauric, doivent mesurer 136 mètres de long pour 24,2 mètres de large, avec un tirant d'eau maximal de 6 mètres au port et 14 mètres au large (en raison du déploiement de grands ailerons sous la coque). Ils seront dotés d'un gréement en duplex totalisant 4 200 m² de voilure, qui permettra d'obtenir une vitesse de 11 nœuds. Ces mâts pourront être rabattus sur l'arrière afin de réduire le tirant d'air de 67 mètres en navigation à 41 mètres, hauteur compatible avec le passage sous les grands ponts.

Les navires disposeront d'une propulsion classique, un diesel-générateur de 3 200 kW, et un moteur électrique de propulsion de 900 kW qui servira en cas d'absence de vent ou aux manœuvres portuaires.

Mais à elle seule la propulsion vélique doit permettre de réduire de 80 à 90 % les besoins énergétiques du *Neoliner* par rapport à un cargo classique.

Armés par 14 membres d'équipage dont un état-major français de cinq officiers, et pouvant accueillir 12 passagers, ils seront immatriculés au RIF.

Affichant un port en lourd de 5 000 tonnes, Ils sont conçus pour transporter tout type de marchandises, notamment du fret lourd, du roulant, des colis hors normes et aussi des conteneurs, avec une capacité de 286 EVP. Ils auront une grande rampe à l'arrière et trois zones de chargement dont deux grands ponts rouliers de 1 500 mètres linéaires (500 voitures).

Le financement de l'opération devrait coûter une cinquantaine de millions d'euros pour le premier cargo, dont 30 % de fonds propres et 70 % d'emprunts.

La mise en chantier

Un an après son appel d'offre international et la consultation de plus de 17 chantiers navals à travers le monde, Neoline a choisi la nouvelle société nantaise Neopolia pour la construction de son premier cargo à voiles. Compte tenu de la lenteur des aspects juridiques, le lancement de la construction espéré fin 2019 est remis à l'été suivant, et la mise à l'eau en 2022.

Les premiers clients

Visant des marchés de niche, des opérations logistiques complexes mais aussi des clients soucieux d'utiliser un moyen de transport plus vertueux pour l'environnement, Neoline s'est assurée de l'engagement de trois gros clients : Renault, pour livrer des voitures, Manitou, spécialiste des engins de manutention et Bénéteau, le constructeur de bateaux de plaisance.

Manitou et Bénéteau réalisant une part importante de leur activité sur le marché nord-américain, sont intéressés par l'alternative d'une solution de transport depuis Saint-Nazaire vers Baltimore. Quant à Renault, la ligne permettra



l'acheminement d'une centaine de véhicules que le groupe livre chaque année à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ces navires seront exploités sur une ligne transatlantique dont la rotation est la suivante : Saint-Nazaire, Saint-Pierre-et-Miquelon, Baltimore, Halifax, de nouveau Saint-Pierre et Miquelon et retour à Saint-Nazaire.

Les partenaires, EDF et Sogestran

Le groupe familial havrais Sogestran, actif dans la logistique et le transport maritimes et fluvial, a décidé en février dernier d'entrer au capital de Neoline. Sa participation, à hauteur de 15 % du capital de la société, correspond à la levée de fonds nécessaire pour lancer la réalisation de son premier cargo à voiles. Ce faisant, le président de Sogestran, Pascal Girardet, explique sa décision «accompagner des projets locaux et novateurs qui s'inscrivent dans sa volonté de développer de nouvelles lignes maritimes plus écologiques».

Sogestran a racheté en 2017 à la Compagnie nationale de navigation (CNN) sa filiale, la Compagnie Maritime Nantaise (MN) dont deux rouliers assurent le transport des éléments de la fusée Ariane 5.

Le groupe pourrait ainsi apporter à Néoline son expertise dans le domaine du suivi du chantier et pour le management des futurs cargos voiliers qui seront armés sous pavillon français

Neoline a annoncé un autre partenariat, celui d'EDF. L'armement a signé en décembre dernier un accord spécifique de délivrance de Certificats d'Economie d'Energie (CEE) (voir supra).

En l'occurrence, un navire Neoline permettra d'économiser 600 000 MWh sur 15 ans, soit la consommation en énergie d'une ville de 900 000 habitants pendant 10 ans, ou la production de trois éoliennes de 6 MW sur la même période.

L'obtention d'un CEE est un véritable atout pour la société, puisque non seulement il permet de mesurer les gains réalisés par le navire, mais se traduit aussi par un soutien financier au projet.

Une association ambitieuse : Zéphyr & Borée

Suivant l'exemple de Jean-Emmanuel Sauvée(2) et de Philippe Videau, fondateurs de Ponant en 1988 avec une dizaine de leurs camarades de l'Hydro de Nantes, Nils Joyeux, élève à l'Hydro du Havre, a créé en 2015, avec trois camarades dont Victor Depoers issu de la même promotion que lui, l'entreprise *Zéphyr & Borée*.

La création de Zéphyr & Borée

Nils Joyeux a passé son adolescence sur le voilier de ses parents, entre l'Europe du Nord et la Méditerranée. Passionné par le métier de marin, il entre en 2007 à l'Ecole Nationale de la Marine marchande du Havre. Après ses premières années scolaires, entrecoupées de longues périodes de navigation, il rejoint l'école de Nantes en 2014-2015 pour suivre sa cinquième année de cours.

L'aventure de Zéphyr & Borée commence dans le cadre du mémoire de fin d'étude sur le thème du transport à la voile Avec son ami Victor, ils étudient alors la technique du transport à la voile et s'intéressent à toutes les technologies, du kite au rotor

Flettner. Pour ce faire, ils s'associent à Aymeric Bolvin, diplômé de l'EDHEC et créent l'association Zéphyr & Borée.

Le déclic

Rien n'aurait été possible sans une rencontre «fondatrice» avec l'architecte naval Marc van Peteghem. Ils se rendent compte que les voiles rigides développées par VPLP sont un véritable moteur éolien qui fonctionne à toutes les allures. Cette rencontre est une révélation, ils sont convaincus qu'il est nécessaire de changer de mode de conception, non pas via un retour à la voile classique, mais qu'il faut utiliser le vent avec la même simplicité qu'un moteur, au moyen d'un système automatisé et rentable.

Marc Van Peteghem partage leur enthousiasme et leur conviction quant à l'avenir de la voile dans le transport maritime. Pour Nils Joyeux, «Marc a été la pierre angulaire technique de notre projet, car il a été notre seule crédibilité pendant un certain temps».

L'utilisation du vent

Pour *Zéphyr & Borée* «la technologie des ailes est la plus adaptée pour la propulsion mixte, c'est-à-dire sur des bateaux ayant une vitesse d'exploitation fixe qui utilisent d'abord leur moteur, et le système vélique en supplément pour réduire leur consommation. Dans cette configuration, la vitesse du vent génère un vent «vitesse» de 15 nœuds constants et face au navire. Cela implique que le vent «apparent» (qui est le vent réellement perçu et utile pour propulser le navire) sera presque toujours sur l'avant du travers, le navire étant toujours au près. Les ailes sont le système de propulsion éolienne qui présente les meilleures performances au près, elles génèrent de la portance très tôt (avec des angles au vent très faibles) et très peu de traînée».

Ensuite, il y a le routage. Nous travaillons avec une start-up nantaise baptisée D-Ice Engineering, à la pointe du routage météo mixte, pour les navires propulsés à la voile et au moteur. C'est une compétence très spécifique car pour une vitesse donnée, on peut y parvenir de multiples façons selon les conditions de vent : parfois 80% moteur et 20% voile, ou bien parfois 50% moteur et 50% voile etc. La vitesse induite par le moteur fait fonctionner les voiles différemment.

D-Ice va fournir deux types de services. Le premier est un routage statistique qui permet d'évaluer la pertinence d'une ligne et les économies envisageables en se basant sur les statistiques de vent des années passées. Le deuxième est le routage en temps réel qui donne au navire la route à emprunter, et surtout, le cran moteur à adopter.

La fusée Ariane 6

Leur brevet de capitaine en poche, Victor repart naviguer et Nils bénéficie d'un poste de chargé de recherche à l'ENSM pendant trois ans.

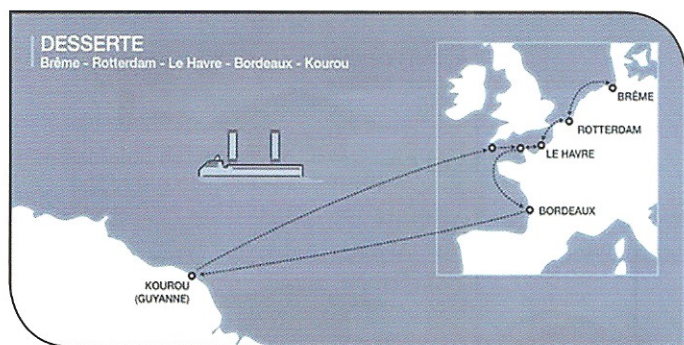
Pendant ces années, ils vont rencontrer de nombreux chargeurs pour les convaincre de passer à la voile. Ils leur expliquent qu'ils peuvent proposer le transport au même niveau de service, à la même vitesse qu'un navire classique. Ils imaginent une multitude de projets qui sont abandonnés faute d'interlocuteurs convaincus.

Quelques clients se montrent toutefois réceptifs. Ainsi, le transport du cognac et de vins de Bordeaux, ou la demande de Danone d'étudier le transport de l'eau d'Evian sur le lac Léman avec un navire propulsé à la voile et à l'hydrogène. A l'été 2017,

sur la proposition de leur associé Aymeric Boivin, ils postulent au premier appel d'offres pour le transport de la fusée Ariane 6. L'appel d'offres est déclaré infructueux. A la fin de 2017, ils concourent au second appel d'offres avec le partenariat de *Jifmar Offshore Service*, une société spécialisée dans les petits navires d'assistance à l'offshore, avec laquelle ils créent une coentreprise baptisée *Alizés*.

L'appel d'offres est exigeant et après une compétition en finale avec le duo Marfret CMA CGM, *Alizés* remporte le marché et signe le 23 septembre 2019 le contrat de transport de la fusée Ariane avec *ArianeGroup*. La Maritime Nantaise, qui transporte actuellement des pièces d'Ariane 5, n'a pas été retenue dans la liste restreinte.

Le Canopée



Le nouveau navire, baptisé Canopée et dessiné par le cabinet d'architecture navale VLP, va mesurer 121 mètres de long pour 23 mètres de large et un tirant d'eau de 5 mètres. A côté d'une propulsion duale de quatre moteurs diesel/ GNL de 2 300 kW sur deux lignes d'arbre, le navire va également recevoir quatre ailes verticales articulées dotées de 1 450 m² de voiles amenant son tirant d'air à 51 mètres.

Ces ailes rigides *Oceanwings* ont été développées par VLP. Le gréement est autoporté, arisable et entièrement automatisé. Rotatif à 360°, il permet d'adapter l'incidence de l'aile quelle que soit l'allure du bateau. Le réglage de la cambrure et du vrillage permet, quant à lui, de régler la puissance. Dans le cas de Canopée, les voiles fonctionneront toujours au près grâce au vent apparent auquel s'ajoutera le vent vrai. Ce qui permettra d'atteindre une vitesse de croisière maximale de 16,5 nœuds et d'obtenir une économie de 30 % de carburant.

Un appel d'offres a été lancé afin de choisir le chantier naval qui saura construire ce bateau inédit. Le navire doit être mis à l'eau début 2022.

La première rotation est prévue à la fin du premier semestre 2022. Le navire chargera à Brême, Rotterdam et Bordeaux pour Pariacabo, le port du centre spatial guyanais de Kourou.

En attendant la mise en service de Canopée, la Maritime Nantaise reste en contrat avec ArianeGroup jusqu'en 2022 avec option possible jusqu'en 2024.

Armé par Alizés le nouveau navire sera immatriculé au RIF et aura un équipage de 15 marins.

Nils Joyeux, interviewé récemment par Jeune Marine, a déclaré «que de la réussite de ce navire dépend un peu l'avenir de la propulsion vélique sur les cargos, aussi nous n'avons pas le droit d'échouer».

La propulsion éolienne, un pari économiquement réaliste

La propulsion éolienne devrait prendre tout son essor à partir des années 2030-2040, lorsque davantage de nouvelles constructions seront entrées dans la flotte et que les coûts d'investissement auront diminué, en raison d'effets d'apprentissage et d'économies d'échelle.

Loin d'être anachronique, miser sur le vent comme énergie du futur, semble être un pari économiquement réaliste.

Comme le conclut le cabinet ISEMAR dans son étude sur les énergies innovantes décarbonées telles que la propulsion éolienne (rotor, turbo-voiles, voiles souples ou rigides, kites), celle-ci est pleine d'avenir. Une étude du gouvernement britannique estime le marché de la propulsion éolienne à quelque deux milliards de livres (2,3 milliards d'euros) en 2050. Le cabinet indépendant CE Delft prévoit pour sa part que plus de 10 000 bateaux pourraient être équipés à l'horizon 2030.

C'est tout le travail que mène l'association IWSA (International Windship Association) dont le but est de promouvoir l'utilisation de la propulsion éolienne dans le transport maritime commercial pour réduire la consommation de carburant et les émissions liées au changement climatique.

Récemment à Londres, dans la Royal Institution of Naval Architects (RINA), s'est tenue une conférence consacrée à la propulsion vélique. L'enjeu : démontrer à des armateurs et affréteurs souvent sceptiques que l'assistance du vent peut permettre des économies de carburant substantielles et un transport plus propre, ce qui devient essentiel pour l'image de marque de ces compagnies auprès du grand public.

Comme l'a souligné Gavin Allwright, secrétaire général de l'IWSA, organisatrice de l'événement, «Le vent, c'est une énergie infinie et gratuite et nous avons 5 000 ans de retour d'expérience dans son utilisation».

(1) L'architecte naval Mark Van Peteghem est le créateur d'EMC, avec Gérard Similoswki lui-même créateur d'aviation sans frontière, Yves Marre cofondateur de l'ONG Friendship au Bangladesh et du commandant Alain Conan, membre de l'Afcan.

(2) Jean-Emmanuel Sauvé a été élu président d'Armateurs de France en 2020.

Sources

Quand le fret remet les voiles, Et vogue le cognac, le Grayhound lévrier de Cornouailles, Ceux du Nordlys, articles du Chasse-Marée.

Le retour de la voile, Tres hommes, caboteur sans moteur, article de Navires et Marine marchande.

Une énergie économique et écologique : la force du vent, note de synthèse ISEMAR. Zéphyr et Borée : il y a des solutions pour décarboner le shipping, Mer et Marine.

Cargos à voile : Sogestran va entrer au capital de Neoline, Mer et Marine.

Nils Joyeux, fondateur de Zéphyr et Borée, article Jeune Marine.

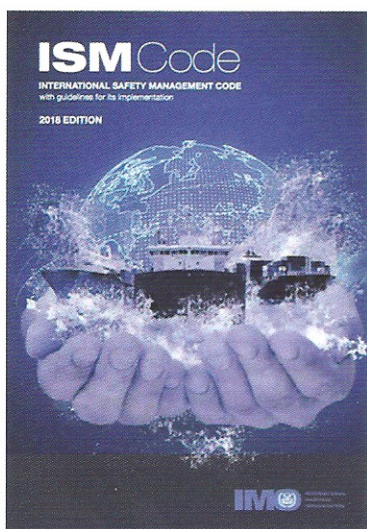
Articles La Fondation Thalassa, Le Marin, Mer et Marine.

René Tyl,
Membre de l'AFCAN

LE CODE ISM SERAIT-IL «L'ARNAQUE» MARITIME DU SIÈCLE ?

La page du code ISM n°46

1. Pourquoi la création du code ISM ?



Créé par une volonté générale de «faire quelque chose» après le désastre du ferry «Herald of Free Enterprise» (HOFE) de TT-Line, le code ISM a été conçu au départ comme un système de management autonome de la sécurité maritime à caractère volontaire au sein des compagnies de navigation.

Comme l'a déclaré au procès pénal de l'accident, le président du tribunal Lord Justice Sheen, il est vrai que la compagnie

Townsend Thoresen (TT-Line) «fonctionnait bien mal» du point de vue sécurité alors qu'elle était connue comme l'une des meilleures au monde dans son domaine. Il fallait donc faire quelque chose.

Conçu sur un squelette ISO 9002 existant à l'époque, puis adapté à une organisation et gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution dans une compagnie de navigation, le code ISM mettait l'accent sur l'application des règles et recommandations existantes et notamment sur la préparation de la compagnie, des navires et de leurs équipages à gérer les situations d'urgence.

Aujourd'hui, c'est vrai, en exigeant des armateurs la prise en compte des règles et des recommandations du secteur et notamment celles qui sont issues des retours d'expérience des accidents de l'industrie maritime après 25 ans d'adolescence, on pourrait croire que la «philosophie ISM/adulte» est à présent pleinement comprise et appliquée.

Eh bien non. Un peu nouveau dans la démarche sécurité maritime et orphelin d'une formation concomitante, le code ISM est beaucoup trop souvent mal compris et donc mal appliqué par les compagnies et les marins.

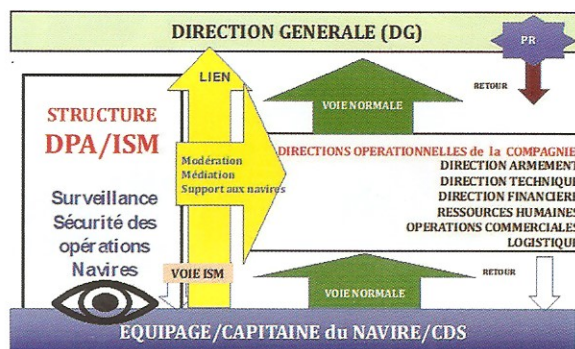
Mais pourquoi en sommes-nous là ?

Nous allons donc analyser une situation actuelle tout à fait insupportable qui pourrait peut-être révéler une petite «arnaque».

Tout d'abord, comme un texte officiel même international, aussi parfait soit-il, contient toujours des points d'achoppement que l'on essaie ensuite de rectifier petit à petit, le code ISM également a son propre environnement avec ses points faibles et ses points forts

- Dans son préambule le code rappelle que l'OMI a invité les gouvernements-membres à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.
- C'est un code international permettant d'organiser et de gérer la sécurité des navires sous une forme standard avec des objectifs clairement affichés.

2. Les points forts du code ISM les plus significatifs.



- C'est la première fois que le retour d'expérience est exigé dans l'industrie maritime.
- Le code est un complément aux exigences de la SOLAS dans la préparation du navire à répondre aux situations d'urgence qui comprend toutes les urgences possibles en fonction du type de navire et de ses opérations.
- Le système DPA (Designated Person Ashore) a été conçu pour surveiller (monitoring) avec l'aide du capitaine à bord, le fonctionnement du SMS indépendamment de son application par les cadres habituels d'une compagnie de navigation que sont les capitaines d'armement, directeurs de la flotte ou autre directeur opérations/sécurité/superintendant.
- Dans le code, lorsque son rôle est bien compris, une personne désignée, la DPA, évite des blocages possibles entre les besoins du navire et les moyens attribués par la compagnie en mettant la direction au courant d'une manière directe et sûre.
- En plus des inspections classiques de la direction, un processus d'audit interne permet que des personnes indépendantes puissent détecter et analyser des dysfonctionnements dans un secteur particulier ou du SMS lui-même (y compris donc dans la surveillance de fonctionnement effectuée par la DPA) et trouver des solutions avec les opérateurs afin d'éviter des accidents : c'est le côté proactif du code.
- Toutes les anomalies concernant la sécurité ou la protection

de l'environnement sont communiquées à la direction de la compagnie qui ne pourra plus ainsi se prévaloir d'une «non-connaissance» en cas d'accident.

- Pour la première fois dans la marine marchande, la criticité d'un appareil doit faire l'objet d'une étude pour augmenter sa fiabilité et, en corollaire, le fonctionnement du navire en mode dégradé est préparé en amont, premier pas vers le système «safe return to the port». De plus, un test régulier des appareils en stand-by est aussi exigé (feu et extinction - drôme de sauvetage et appareils associés) pour être certain de leur bon fonctionnement le jour où on en a besoin.
- Une autogestion de ce management de la sécurité est organisée avec des analyses périodiques d'efficacité et de progression qui sont communiquées aux personnes concernées plutôt que d'attendre les vérifications de l'administration d'un pavillon.
- Le code exige une définition claire des responsabilités de l'ensemble du personnel impliqué dans la sécurité du navire, de ses opérations et de la protection de l'environnement qui en résulte, du directeur général à l'employé du service approvisionnements.
- Le code remet le focus sur les responsabilités et les pouvoirs particuliers du capitaine
- La standardisation du management de la sécurité permet une analyse globale pour une industrie, par définition, internationale.

3. Les points faibles constatés du code et de son application.

Après 25 ans d'existence, nous connaissons bien aujourd'hui les points faibles du code ISM, qu'ils soient dans la conception du code ou dans son application :

- La protection du capitaine prévue dans le préambule a été complètement oubliée.
- Dans les paragraphes 5 à 12 du code, tous les articles commencent par «la compagnie devrait» et c'est seulement le chapitre IX de la SOLAS qui transforme virtuellement ce conditionnel en obligation. Ce n'est finalement pas très clair.
- Utilisation étrange de l'expression «gestion de la sécurité» plutôt que «management», qui a pourtant une bonne définition en français, ce qui a perturbé plus d'un marin français.
- La certification de conformité est possible par des ROs (Recognized Organisations) au lieu des administrations des pavillons, business pour elles peut-être mais sans trop fâcher l'armateur qui reste toujours un client.
- Pas de volonté de la part des ROs de voir les compagnies mettre en place un système de vérification interne efficace qui enlèverait toute utilité aux ROs et du pouvoir à l'administration du pavillon.
- Equipages plus que jamais hétérogènes pour des raisons de coût, donc difficultés importantes à appliquer une culture sécurité compagnie (syndrome Costa Concordia).
- Les procédures sont presque toujours inconnues des membres d'équipage. A chaque accident, il apparaît toujours une méconnaissance des procédures, ce qui ne s'explique pas, sauf à soupçonner les officiers de garder cela pour eux et de laisser le «rating» philippin ou indonésien à l'écart (syndrome Bow Mariner)
- Le «reporting» requis par le paragraphe 9 du code est peu encouragé, pour peut-être diminuer la paperasse sauf à l'offshore et au pétrole, cependant avec parfois une obligation

assez curieuse d'un nombre minimum de «near-misses» par mois totalement incompréhensible.

- La formation ISM n'existe toujours pas véritablement, peu fréquente pour la DPA, absente pour les auditeurs internes et les membres d'équipage, succincte à l'ENSM et quasi absente ailleurs, même au niveau capitaine. Pour quelle raison ? Peut-être le coût (syndrome low cost).
- Le SMS peut amener une fausse confiance car l'armateur peut croire s'en acquitter en émettant une grande quantité de manuels sensés aider l'équipage à appliquer les procédures. Sauf que l'équipage ne les lit presque jamais et donc ne les applique pas. On travaille donc encore souvent «à vue de nez» comme auparavant.
- La formation continue, indispensable pour le maintien des connaissances, est en général bien mal organisée et il a même fallu attendre 2017 dans STCW pour réaliser la revalidation des connaissances essentielles du marin, sauf celles sur l'ISM bien sûr.
- La préparation de la compagnie et de l'équipage à répondre à toute situation d'urgence est restée à un niveau SOLAS élémentaire qui apparaît à chaque accident comme la cause majeure des décès des membres d'équipage ou des passagers. En effet à bord, du fait des répétitions, on peut vous faire effectuer un minimum d'exercices de sécurité en dilettante comme sur un simulateur. On simule des gestes simples comme couper l'arrivée du combustible aux MP par exemple au lieu de le faire vraiment, et ensuite seulement on laisse travailler l'imagination pour simuler une extension de l'incident. L'efficacité devient douteuse pour des exercices et entraînements sensés rentrer dans la formation continue (syndrome Norman Atlantic).
- Même si tous les paragraphes ou presque du code ISM commencent par «la compagnie devrait», aucun autre texte ne précise clairement la responsabilité du manager de la compagnie comme celle du capitaine. Lors du procès de l'accident du Costa Concordia (2014), l'application du code ISM a été seulement effleurée et même si la responsabilité de la compagnie a été mise en lumière, seul le capitaine Francesco Schettino fait de la prison. Il n'y a donc aujourd'hui aucune volonté d'éviter que le capitaine soit toujours le meilleur bouc émissaire (syndrome HOFÉ).
- Les audits internes, qui se traduisent par des systèmes de management, sont toujours autant bâclés par des compagnies car, les auditeurs externes consultant les rapports d'audit, les auditeurs internes ont mission de faire en douceur afin d'éviter la double peine. C'est le syndrome du «pas vu, pas pris» qui est l'inverse du but recherché.
- Pas de volonté de clarifier le rôle de la DPA qui, pour beaucoup de compagnies, reste encore flou. Cela évite qu'elle vienne voir les directeurs des différents services avec cette terrible possibilité de les shunter et de s'adresser au président directement (syndrome DPA).
- Un chapitre 7 «Opérations du navire» beaucoup trop succinct, qui semble parfois oublier les principales opérations du navire que sont la conduite du navire (navigation en toutes conditions) et les opérations commerciales au port (syndrome El Faro).
- Dans des administrations du pavillon, des tentatives ont été faites pour prendre la certification ISM avec le sérieux qu'elle méritait. Mais pour des raisons principalement de méconnaissance du sujet, les candidatures de certificateurs

n'ont pas été nombreuses et donc les choix étaient limités pour aboutir à des responsables du pavillon souvent considérés comme des électrons libres et agissant parfois n'importe comment dans une atmosphère de désintérêt général. D'autres pavillons plus prudents ont laissé les ROs s'en charger, et faire ainsi le bonheur de ces spécialistes du code ISM, mais plus ingénieurs ou architectes navals que marins ils ne sont pas toujours suffisamment crédibles. La future délégation de la certification ISM à une société de classification (AFFMAR 2022) nous interpelle quand même beaucoup.

- Principale erreur de l'application de l'ISM, le parallèle avec les normes ISO 9000 a été funeste. Cette norme étant surtout administrative à l'inverse du code ISM qui en principe joue sur le facteur humain, ce parallèle a été à l'origine de SMS en forme de «montagne de papier» qui fait instinctivement reculer le marin. Pour renforcer encore cette très mauvaise image, on continue à former les certificateurs ISM comme des inspecteurs ISO et on a abouti aujourd'hui à cette anomalie criante de vouloir assurer une culture sécurité d'excellence via un processus qualité uniquement administratif qui est l'inverse de la culture du marin opérationnel (syndrome ISO 9000).
- Le code ISM n'a pas réussi à clarifier les passages imprécis de la sécurité maritime comme la différence entre le SMC (safe manning crew) et la «muster list». D'un côté une théorie qui n'a rien à voir avec la sécurité et de l'autre, un équipage toujours prêt à répondre à toute situation d'urgence ce qui est un des objectifs du code (syndrome SMC).
- Présenté au marin par des gens sans expérience de la mer, comme quelque chose de nouveau qui allait enfin lui apprendre son métier, le code ISM a suscité une réaction de rejet parfois très vive chez des capitaines qui avaient pourtant une grande expérience à la mer.

4. Un jugement célèbre a provoqué des réactions d'incompréhension.

Pour le naufrage du Costa Concordia (2012), même si au civil l'affaire est loin d'être terminée, au pénal, tous les appels ont été épuisés et aujourd'hui le capitaine Francesco Schettino se retrouve seul en prison, tandis que Costa Croisière, la compagnie responsable de presque tout au titre du code ISM, continue comme si de rien n'était ou presque (syndrome responsable mais pas coupable).

Rappel des sentences : le capitaine Francesco Schettino, 16 ans et 3 mois de prison à Rome (prison Rebibbia), le responsable de la cellule de crise à terre (en l'occurrence DPA) et le commissaire/hôtel manager ont été condamnés à 2 ans et quelques mois pour leur contribution à la mauvaise gestion de la situation d'urgence, et l'armateur Carnival (propriétaire de Costa) ainsi que l'opérateur Costa Croisière s'en tirent avec une amende globale négociée pour tous (sauf le capitaine bien sûr) à 1,1 million d'euros, somme pas très importante pour eux ! Lorsqu'on voit les défaillances constatées par la commission d'enquête, cela laisse rêveur.

Même si l'application du SMS à bord est sous la responsabilité du capitaine, il appartient à la compagnie (la DPA est justement désignée pour cela) de vérifier que son système est correctement appliqué sur chaque navire par l'intermédiaire du capitaine (via sa présence/responsabilité constante sur les lieux, ses analyses permanentes et ses revues périodiques) ensuite par les auditeurs internes et de manière aléatoire par la DPA elle-même lors de ses

propres inspections, lorsqu'elle en fait.

La liste des défaillances constatées est longue pour le Costa Concordia et on y retrouve quelques similitudes avec d'autres accidents comme le manque de formation adéquate du personnel alors que nous avons la convention STCW depuis 1978 profondément amendée en 2010.

Tout se passe donc comme si les responsabilités de la compagnie étaient occultées via l'utilisation de la législation nationale qui a complètement oublié de les intégrer dans ses arrêtés, et qu'ainsi le capitaine reste toujours le meilleur bouc émissaire.

Aujourd'hui en effet et pour l'avoir constaté, les tribunaux continuent à ignorer le code ISM qui est pourtant un des piliers de la sécurité maritime, en préférant tout baser sur l'inaptitude ou l'erreur humaine du seul capitaine. On peut espérer que les juristes spécialisés vont un jour clarifier tout cela.

5. Signal faible peut-être, mais la prise en compte de la responsabilité de la compagnie dans les accidents semble doucement évoluer.

Le code ISM est assez clair dans son chapitre 3.2 : *la compagnie devrait définir ou établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion de la sécurité.* Mais, dans tous les derniers cas d'accident, le capitaine a surtout été souvent considéré comme le seul responsable de la non-application des règlements ou procédures du SMS. Son rôle de bouc émissaire semble donc à chaque fois confirmé mais on conserve un espoir car dans les études suivantes se trouve comme un signal faible.



Naufrage du porte-conteneurs El Faro (pavillon US) ou prise en compte probable de la responsabilité de l'armateur.

A la suite du naufrage de l'El Faro en octobre 2015, les rapports des USCG et du National Board, tout en mettant en cause le capitaine, faisaient état de nombreux autres manquements. Le VDR, retrouvé grâce à de très gros moyens, a été exploitable avec un enregistrement de 26 heures.

Le rapport reproche au capitaine du navire une mauvaise appréciation, sous-estimation en fait de la gravité de la situation : un défaut de précautions pour échapper au gros de la tempête (n'a pas évité la zone dangereuse par crainte de consommer trop de fuel), une mauvaise appréciation de l'état du navire malgré les avertissements des officiers. Pourtant le capitaine était expérimenté et venait de plusieurs années de voyages au large de l'Alaska, une région pas facile.

L'armateur a également été très critiqué pour de nombreux manquements, des infractions sur les heures de travail et de repos, sur des manques de formation à la sécurité, sur des manques d'entretien ou de modernisation d'installations (comme cette énorme dérogation : canots ouverts pour les navires construits avant 1986), avec une stabilité inadéquate, absence de procédures internes pour les périodes de cyclones, tout cela issu d'une demande à bénéficier de la clause «grand father».

La classe ABS et les USCG sont également critiqués dans ce rapport pour ces mêmes raisons, avec en particulier le programme ACP (Alternative compliance program), typiquement américain, qui finalement permet à des navires inférieurs aux normes de naviguer quand même sous pavillon US.

Le procès correspondant est toujours en cours d'instruction. Il sera intéressant de voir si cette fois-ci l'armateur (Américain) sera condamné pour négligence (*).

En parallèle, une autre analyse récente dans la revue Safety At Sea par la rédactrice en chef en février 2018, intitulée *«Qui doit être blâmé dans les accidents maritimes ? Les enquêtes sur des accidents majeurs comme El Faro et Costa Concordia mettent en lumière la responsabilité des compagnies maritimes. Lors d'un accident maritime, les membres d'équipage et leurs décisions sont examinés pour voir s'ils ont été bons ou mauvais. Tandis qu'il est normal que les actions soient analysées pour découvrir les causes originelles de l'accident, pour ainsi apprendre et ensuite partager l'expérience avec le reste de l'industrie maritime. L'équipage est toujours en première ligne tandis que les armateurs qui ont le pouvoir réel dans les opérations et la culture restent impunis »* Crédit Tania BLAKE, www.safetyatsea.net

C'est vrai, dans le partage des responsabilités liées à la sécurité du navire et de ses opérations, on croit, grâce au code ISM, que les choses sont claires :

- Les objectifs de culture sécurité et de prévention de la pollution sont ceux de la compagnie exploitante (pas ceux du capitaine).
- Il appartient à la compagnie d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir un système de management de la sécurité (créé par la compagnie et non pas par le capitaine du navire).
- Pour atteindre les objectifs, la compagnie doit établir une politique et doit veiller à ce que cette politique soit appliquée par tous (ce n'est pas la politique sécurité du capitaine).
- Les responsabilités de l'ensemble du personnel doivent être définies. On trouve rarement la responsabilité de toutes les personnes concernées à terre et notamment leurs responsabilités dans l'application du SMS de la compagnie. Cependant, depuis les circulaires de l'OMI de 2007 et 2013 on trouve à présent assez facilement les responsabilités de la DPA sans pour autant les voir très détaillées.
- La circulaire MSC-MEPC.7/Circ.8 est très claire à ce sujet. L'idéal serait que pour chaque fonction, un paragraphe dans le SMS soit inséré dans la description du poste.

Conclusion, comment les compagnies réagissent-elles après un accident qui les concerne ?

En général, les compagnies estiment que les gouvernements ou l'OMI ne sont pas compétents et donc, qu'il leur faut trouver elles-mêmes la solution. Cela part d'un bon sentiment d'autorégulation sauf que certains armateurs vont se diriger vers une action la moins chère possible.

Cependant, si au niveau international et OMI, les responsabilités des uns et des autres à terre autant qu'à bord étaient bien définies et comprises, on n'en serait peut-être pas là. Le code est apparu en partie pour cela : bien définir les responsabilités des uns et des autres, et pour aider aussi les instances qui interviennent dans les jugements nationaux qui suivent les accidents maritimes.

6. Une des causes du désamour : dans le code ISM, la barre a été mise trop bas.

William O'NEIL secrétaire général honoraire de l'OMI, est très satisfait du code «the ISM Code in my view, is one of the most significant steps forward that IMO has taken in maritime safety since its foundation, not because it supersedes that status of all other IMO conventions, but because it embraces their standards and provides the framework through which they can be implemented», mais son application est loin d'être suffisante.

Tout d'abord, devant être à l'origine d'une politique volontaire, le texte officiel du code ISM est d'un conditionnel inapproprié : the company should (devrait)...

Ensuite pour assurer une applicabilité la plus large possible, il est très succinct dans le texte en montrant parfois des prouesses de concision comme par exemple le paragraphe 4 du code où il manque la «personne désignée».

Mais à faire concis on peut aussi faire trop flou ce qui permet en effet parfois de biaiser en tentant d'éviter un coût supplémentaire, le coût réduit (low cost) qui perdure et qui a provoqué parfois l'application des exigences d'une manière insensée. (Voir l'article «génération maritime low cost» dans AI N°118 ou sur le site afcan.org dans le dossier «Tribune libre»).

Ainsi, les approximations continuent.

Récemment, un capitaine, dans un petit P&I, a sorti une énormité : *«DPA (is) responsible for everyship's safe operation»* ce qui n'a pas de sens concernant une personne qui par définition reste à terre.

Récemment, le colloque 2020 SAFETY4SEA à Londres a vu un autre capitaine démolir le code. Grand supporter du code à ses débuts, il est passé aujourd'hui de l'autre côté à force de voir une implémentation erratique et avec une certification néanmoins conforme effectuée par des auditeurs de ROs qui n'ont pas la moindre idée de la gestion d'un navire. Il voit avec désolation, les capitaines de navire tomber complètement sous le harcèlement des petits chefs à terre et qui en conséquence, passent leur temps à rédiger rapports sur rapports inutiles au lieu de travailler à améliorer la culture sécurité de leur équipage.

William O'NEAL l'avait rappelé en 2002 alors que l'OMI commençait à travailler sur le texte du code ISPS : *«Pour la rédaction du code ISPS n'oubliez pas cette fois-ci, contrairement au code ISM, d'inclure les formations nécessaires pour tous les intervenants»*, ce qui a été fait.

Donc, malgré les efforts lors de la naissance du code et ensuite lors de son application, il semble qu'il soit toujours aussi négligé.

Le manque de formation initiale serait-il une cause de ce désamour ?

Dans les écoles maritimes en France ou ailleurs, on donne une formation ISM «maison» c'est-à-dire une interprétation, car le cours type OMI n'existe pas.

Et pourtant dans le code STCW, l'OMI met tout en forme de tableau comprenant les connaissances, la compréhension, les aptitudes à acquérir et les compétences qui en résultent (KUP - knowledge, understanding & proficiency) pour toutes les matières du métier sauf pour le code ISM qui est noyé dans une formation générale.

Le guide ICS (Guidelines on the application of the IMO International Safety Management-ISM-Code) sur le code ISM a été le premier et le dernier document d'information valable sur l'application du code ISM. Il est à sa 4e édition aujourd'hui. Ces instructions précisent, que «*the task of implementing and maintaining the SMS is a line management responsibility (while) monitoring activities should be carried out by a person independent of the responsibility for implementation*» (page 16 de l'édition de 1996)

Philippe Anderson, dans son livre «cracking the code» qui date de 2003 note : «*The full significance of the role of the designated person ashore is still far from clear. There is still much speculation about the role and legal exposure of the DP among lawyers and academics but, as far as, the author is aware, there have been no judicial decisions providing clarifications of the area of doubt. The author is also unaware of any prosecutions against a DPA by the English courts*»

Peu de cours ont vraiment compris le rôle de la DPA même si certains ont fait un bel effort grâce notamment au support de la circulaire de 2007 «Directives sur les qualifications, la formation et l'expérience de la DPA» puis celle de 2013 pour ses responsabilités. Elles sont clairement exprimées : «vérifier et surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire, liés à la sécurité et à la prévention de la pollution», ou encore : la personne désignée «doit veiller à l'application efficace de la gestion de la sécurité». C'est donc bien un travail de vérification et de monitoring, pour un système de management existant et pas celui d'application ou implémentation du système lui-même qui revient à la direction générale et à ses directeurs concernés.

7. Tout cela sent-il «l'arnaque» ?

On assiste donc souvent à cette terrible méprise qui est de confondre le responsable de l'application et le responsable de la vérification, qui doit de nos jours, être obligatoirement indépendant du secteur opérationnel.

C'est quand même assez étonnant, on crée «la personne désignée» avec une fonction originale majeure et on l'oublie ensuite pour peut-être permettre à toutes les compagnies de travailler. Connaissez-vous beaucoup de compagnies à qui on a enlevé le DOC pour non-conformité sur la DPA ?

Si d'une part, on suit les tenants d'une DPA complètement responsable de la sécurité, on va vers de nouveaux désastres car rien ne pourra éviter le laxisme du responsable (comme chez Townsend-Thoresen) alors que justement les normes de management modernes requièrent bien une surveillance proche du contrôle ou assurance qualité, plutôt que du contrôle de la production (équipements ou services) elle-même.

Et d'autre part, alors que l'arrivée de l'intelligence artificielle nous pousse à revoir les bases et le contenu des formations des marins du futur, il serait bon qu'on admette l'erreur originelle qui était de ne pas inclure une formation spécifique ISM dans STCW

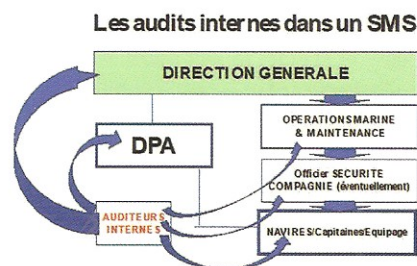
et de l'inclure enfin avec une section spéciale dans le code STCW avec des cours types, une certification, etc.

Le code STCW a donc besoin d'une refonte introduisant une formation spécifique au code ISM. Cela ne devrait pas être trop difficile finalement, mais cela ne veut pas dire que tous les membres de l'OMI vont la signer facilement.

8. Alors le code ISM, «arnaque» ou pas ?

Finalement, où est la duperie ?

Récapitulons, à chaque accident important, le code ISM est quasiment oublié :



- a. Les dirigeants de la compagnie sont rarement inquiétés.
- b. La compagnie parfois disparaît (TT) mais renaît sous un autre nom dans pratiquement le même état (P&O).
- c. Le capitaine s'en tire rarement sans dommage même quand il n'a rien à se reprocher (Bardari, Mathur, Mangouras).
- d. Le pavillon et donc ses autorités s'en tirent toujours haut la main (Erika, Costa Concordia).
- e. La classe, à qui le pavillon délègue de plus en plus, s'en tire aussi toujours parce qu'on a tant besoin d'elle.
- f. Le SMS de la compagnie issu du code ISM assure en théorie une complète conformité avec les règles et règlements obligatoires, pourquoi alors avons-nous besoin encore des visites périodiques du pavillon (ex visites annuelles) et les «Port state controls», alors que la certification ISM devrait être suffisante. Les marins peuvent se demander si on ne se moque pas un peu d'eux.
- g. Malgré pas mal de passages assez flous dans le code ISM, on s'attarde à ne modifier que les circulaires accompagnatrices que certains pavillons ignorent systématiquement.
- h. Comment, pour un code considéré comme un pilier de la sécurité maritime, on n'a pas de certificat de formation STCW associé ? Mais par contre, c'est le cas pour l'ISPS, y compris pour tous les membres d'équipage alors que la sûreté du navire n'est qu'une partie de la sécurité.
- i. On persiste à utiliser le terme «should», la compagnie devrait donc «sans obligation» bien que le code soit entré dans la SOLAS comme chapitre IX.

En effet, la formation ISM reste toujours du domaine aléatoire alors que le code est considéré comme une des meilleures initiatives de l'industrie maritime depuis la SOLAS. Tout se passe comme si plus de 20 ans après les analyses des premiers impacts du code, on en est toujours à se demander comment faire pour rectifier l'erreur du début. Qu'on ait oublié la formation, on l'admet implicitement mais comme l'OMI ne reconnaît jamais ses erreurs, c'est bien difficile à rectifier. Quant à l'application du code ISM, malgré les efforts de l'OMI notamment dans la formation des certificateurs, on trouve toujours un peu n'importe quoi comme SMS mais toujours certifiés conformes et opérationnels bien sûr. Il est peut-être fini le temps des manuels copiés/très mal collés, que l'on trouvait dans les années 2000. Mais si la conformité a évolué, la

qualité est loin d'être au rendez-vous, toujours principalement à cause d'un manque de formation adéquate de tous les opérateurs, du PDG aux matelots en passant par le capitaine.

Il y a cependant un bémol sérieux. Comme toujours il ne faut pas généraliser, certains acteurs de la gestion de la sécurité le font très bien et en général, ce sont ceux qui font le moins de bruit.

Beaucoup plus près de l'esprit des pionniers de l'ISM (autogestion), certaines compagnies ont mis en place des SMS d'une grande simplicité et d'une grande efficacité concomitante pour la plus grande réussite d'une culture sécurité acquise et conservée dans leur activité. Ce sont souvent des niches maritimes où les dirigeants ont «les pieds sur terre» ce qui dans ce cas n'est pas un comble.

Que pourrait-on faire ?

On pourrait se pencher sur une amélioration du texte du code et gagner en compréhension, ce qui éclairerait ceux qui ne veulent pas voir. Une telle proposition nécessiterait une revue complète du texte du code lui-même en tenant compte des circulaires associées déjà parues mais complétées si nécessaire.

9. Conclusion.

Si le titre de cet article est volontairement accrocheur en ces termes «d'arnaque maritime du siècle», le contenu doit rassurer, le bilan n'est pas si catastrophique que cela.

Avec les améliorations proposées ci-dessus, il y a de quoi être beaucoup plus confiant dans l'avenir. Mais que le retour

d'expérience est long dans l'industrie maritime ! Les exemples sont nombreux, et pour le code ISM dans sa totalité, 25 ans après sa naissance, combien faudra-t-il encore attendre pour une révision complète ?

En fait, parmi ceux qui consacrent leur temps à l'amélioration de la sécurité maritime et qui se sont focalisés sur le code ISM, ceux qui réussissent le mieux sont des capitaines ou d'anciens capitaines avec une solide expérience à la mer et donc de la gestion des équipages et de l'organisation de la sécurité à bord. Tous sont unanimes pour dire que la pièce maîtresse de l'application effective du code, c'est le capitaine du navire et ils basent leur action sur cela. Pourtant c'est sur ce même capitaine que tombe en général la facture pénale de l'accident.

Tous se passe comme si, négligées par certains armateurs ou autres responsables, les conséquences néfastes d'une mauvaise application du code ISM sont attribuées au seul capitaine.

Les tribunaux et des avocats «maritimes» ignorent encore le code ISM et se concentrent sur l'erreur humaine ou plus exactement sur la contre-performance du capitaine.

C'est pourquoi l'Association française des capitaines de navires a été créée à la suite de la loi «scélérate» française de 1975 sur la responsabilité totale du capitaine.

Avril 2020.

Cdt Bertrand APPERRY
AFEXMAR-AFCAN-HYDROS
bertrand.apperry@orange.fr

(*) Le cas El Faro est revenu sur le devant de la scène ce printemps 2020 par une sorte de «mea culpa» des USCG, nous en reparlerons donc.

LUTTE CONTRE L'INCENDIE DANS LES CONTENEURS, ANNONCE DE NOUVEAUTÉS.

L'incendie dans un conteneur est un problème majeur, qui, le plus souvent, a entraîné des avaries graves. On sait que lors d'un début d'incendie dans un conteneur, il est pratiquement impossible d'accéder au foyer, donc de lutter vraiment efficacement. L'action parfois possible est d'éviter une extension aux conteneurs voisins. On imagine bien l'impossibilité en cale ou la difficulté dans une pontée de grande hauteur.

Précédemment (Afcan Informations 125), il a été signalé le système Hydropen de Rosenby Eng. dont la finalité est de noyer l'intérieur d'un conteneur en pontée (l'inconvénient est l'augmentation rapide du poids d'un conteneur dans une pile qui peut être déjà « limite » - (poids total et saisissage).

En janvier, au cours d'une conférence à Londres, DNV GL a annoncé une nouvelle notation dans la classe applicable aux porte-conteneurs. Le MSC Gulsen et 11 sister ships devraient bénéficier de cette notation : FCS, avec les sous-catégories : C (Equipment mobile), HAZID (Hazard detection), FD (Fire detection), FF (Fire fighting), et HF (Hull flooding), Toutes vont au-delà des règles SOLAS.

Les équipements prévus comprennent des caméras thermiques sur le pont, afin de détecter un début d'échauffement



(pas toujours détectable rapidement sur ce type de navire de 400 m de long avec une pontée très chargée), des lances à gros débit placées en tête des tours avec une portée de 100 m, pouvant être orientées à distance, et également des dispositifs pour noyer une cale si nécessaire.

Une détection thermique me semble être une amélioration certaine, mais le problème principal demeure : impossibilité pratique d'accéder au foyer et/ou d'ouvrir le conteneur. Un fort débit d'arrosage pourra limiter l'extension, mais des lances en tête des tours seront plus basses que les piles voisines très rapprochées, un contrôle à distance est certainement appréciable. Un dispositif de noyade d'une cale doit sans doute être manié avec précaution, en lutte contre l'incendie on peut faire certaines impasses, mais il faut quand même faire attention (des navires se sont cassés pour moins que ça).

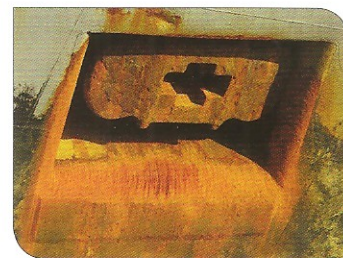
A l'arrivée au port, en cas d'incendie en cale, la pratique courante semble être d'essayer de décharger, y compris les conteneurs avec incendie intérieur, mais, en cas d'échec, noyer une cale a déjà été pratiqué.

Cdt Ph. Sussac
Membre de l'AFCAN

TEXTES PARUS AU JOURNAL OFFICIEL AU 1^{ER} TRIMESTRE 2020 (N°24)

POUR OBTENIR LES TEXTES : www.journal-officiel.gouv.fr OU www.legifrance.gouv.fr

- **Arrêté du 8 janvier 2020** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 120).
Texte NOR : TRET1937850A, publié au JORF n° 0012 du 15 janvier 2020.
- **Arrêté du 15 janvier 2020** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 140 et 337).
Texte NOR : TRET2000700A, publié au JORF n° 0020 du 24 janvier 2020.
- **Décret n° 2020-70 du 29 janvier 2020** établissant la limite extérieure de la mer territoriale au large de Mayotte.
Texte NOR : MOMS1937899D, publié au JORF n° 0026 du 31 janvier 2020.
- **Arrêté du 29 janvier 2020** portant modification de l'annexe IV de l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime.
Texte NOR : TRET2002816A, publié au JORF n° 0031 du 6 février 2020.
- **Arrêté du 14 février 2020** portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 213 du règlement annexé).
Texte NOR : TRET1928880A, publié au JORF n° 0049 du 27 février 2020.
- **Arrêté du 19 février 2020** portant agrément d'une station de contrôle et d'entretien de radeau de sauvetage.
Texte NOR : TRET2005244A, publié au JORF n° 0051 du 29 février 2020.
- **Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2020-234 du 11 mars 2020** modifiant le champ d'application du permis d'armement et du régime des fouilles de sûreté des navires.
Texte NOR : TRET1937619P, publié au JORF n° 0061 du 12 mars 2020.
- **Ordonnance n° 2020-234 du 11 mars 2020** modifiant le champ d'application du permis d'armement et du régime des fouilles de sûreté des navires.
Texte NOR : TRET1937619R, publié au JORF n° 0061 du 12 mars 2020.
- **Décret n° 2020-295 du 23 mars 2020** relatif aux compétences du guichet unique du registre international français.
Texte NOR : TRET2003449D, publié au JORF n° 0073 du 25 mars 2020.
- **Arrêté du 24 mars 2020** portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines.
Texte NOR : TRET2007594A, publié au JORF n° 0074 du 26 mars 2020.
- **Décret n° 2020-342 du 26 mars 2020** relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.
Texte NOR : ARMD2002207D, publié au JORF n° 0076 du 28 mars 2020.
- **Arrêté du 26 mars 2020** portant enregistrement au répertoire national des certifications professionnelles de diplômes de formation professionnelle maritime.
Texte NOR : TRET2008550A, publié au JORF n° 0085 du 7 avril 2020.
- **Décret n° 2020-376 du 30 mars 2020** définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Guyane.
Texte NOR : EAEJ1927482D, publié au JORF n° 0079 du 1er avril 2020.



Confinement oblige !

Recueillies par le Cdt B. Apperry

Pendant l'épidémie Covid-19, le trafic de drogue continue.

Parmi les drogues majeures traditionnelles du trafic international, héroïne et cocaïne sont toujours en tête et restent le meilleur des «business».

Du fait de l'arrêt des gros mouvements de voyageurs principalement par air et à cause d'un contrôle accru aux frontières, le trafic de drogue a du mal à faire face à la demande en ce moment. Une demande qui ne faiblit pas tandis que l'approvisionnement est devenu plus difficile.

De tous les moyens utilisés, le passage par la mer semble retrouver des couleurs et l'imagination des passeurs est toujours sans limites.

La cocaïne vient d'Amérique du Sud et le plus gros client est en Amérique du Nord. C'est donc dans cette vaste région que le trafic d'un côté et la lutte contre ce trafic de l'autre ont grandement progressé.

Dès le 1er avril, les USA ont annoncé le doublement des actions envers cette contrebande et aussi envers un pays au bord de l'asphyxie, le Venezuela, pour un soupçon de connivence.

Le 14 de ce mois de mai, des trafiquants ont été arraisonnés par les USCG le long des côtes de la Colombie avec pas moins de 1,8 t de cocaïne en balles sur un bateau en fibre de verre assez particulier (voir photos USCG sur leur site). Dans d'autres lieux, les trafiquants vont jusqu'à utiliser des sous-marins qui restent sur la «peau de l'eau» et qui échappent ainsi aux radars et même à l'œil nu. Cependant ils coûtent cher à construire et ne sont utilisés que pour un aller (ils seront coulés après livraison). Ici donc, pour un coût nettement inférieur, ils utilisent des bateaux rapides type go-fast à usage unique, procurant néanmoins un rapport astronomique de 7 000%. Donc ils tentent !

Si d'un côté les autorités des pays consommateurs font beaucoup pour éviter que la drogue arrive chez eux, les pays producteurs eux n'ont pas toujours d'état d'âme.

Que ce soit le cannabis, le pavot ou la coca, certains pays continuent et même se perfectionnent. Le business est bien organisé : «je produis des feuilles de coca, mais je m'en tiens là. Je les exporte vers le pays voisin et je ne sais pas ce qu'ils en font. Vous ne pouvez donc pas me le reprocher. Elles sont d'ailleurs exportées comme plantes médicinales, la preuve : c'est écrit sur la déclaration de douane».

Plus près de nous, on fait de même avec le cannabis qui, lui aussi, passe en go-fast. Mais curiosité de nos lois, le rapport de gain est moindre mais les sanctions pénales aussi.

Tout ce business nécessite de grosses complicités souvent à très haut niveau et les fameuses lois sur la corruption n'ont pas vraiment l'efficacité espérée, peu s'en faut !

Et les marins dans tout cela ? Rarement complice des trafiquants, le marin et surtout son navire ne sont que «les passeurs». Cependant, les sanctions sont très lourdes. De plus, le code ISPS, pas particulièrement créé pour cela peut-être, a néanmoins imposé un plan de sûreté au navire qui comprend la surveillance permanente du navire au port, en mer ou en transit en rivière par exemple. Cette surveillance comprend aussi la vigilance envers toute attitude

d'un autre membre d'équipage. Toute tentative de corruption lors d'une sortie à terre ou tout colis anormal doit faire l'objet d'un signalement au SSO. Ce sont des signaux faibles laissant souvent à la perspicacité d'un bon SSO de découvrir une tentative de passage. Il a été découvert qu'un membre d'équipage cachait la cocaïne à bord mais qu'un autre membre d'équipage totalement inconnu du premier était chargé du contrôle de l'opération.

Malgré tout cela, les autorités douanières ne font pas toujours de détail et le marin est souvent le premier soupçonné avec les ennuis collatéraux pour le capitaine et l'armateur. On cite une détention de plus de 6 mois d'un navire au Mexique pour soupçon de complicité.

NB : Double peine, un go-fast arraisonné dernièrement avec des trafiquants contaminés par le Covid-19 a été la mauvaise surprise lors d'une interception, mais les mesures de distanciation, l'hospitalisation des trafiquants ainsi que le test des marins des USCG se sont déroulés efficacement, Dieu merci !

Des tentatives ont été faites depuis longtemps, pour inciter par exemple, avec l'aide de la Banque Mondiale, les agriculteurs à planter du café plutôt que de la coca ou du soja à la place du cannabis. Quand le paysan a vu la différence de revenu entre les deux cultures, il est vite retourné à son ancienne production.

En ce moment en Amérique du Sud, l'instabilité des pays de la région favorise tous les trafics comme la contrebande d'or ou de carburant qui sert à l'origine à financer des trafics de cocaïne beaucoup plus lucratifs qui se sont déplacés des Caraïbes vers la côte Pacifique, peut-être moins bien surveillés. Apparemment la pêche dans cette région est plus difficile à surveiller et elle semble beaucoup participer au trafic. Il est donc envisagé en ce moment de procéder comme pour les Caraïbes (15 pays des Caraïbes dans CARICOM) en créant des organisations régionales, financées par les USA qui coopéreraient avec les Coast Guard.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

Le transport de passagers souffre comme jamais.

En ce moment, le transport de masse que ce soit à terre, en l'air ou en mer, souffre beaucoup. Si pour les échanges courts, la situation pourrait se décanter au cours de l'été, mais ce sera beaucoup plus aléatoire pour la croisière.

Pour les ferries, les familles qui partent en vacances, qui représentent l'essentiel des rentrées d'argent, reviendront certainement bientôt. On voyage en véhicule personnel pendant les trois-quarts du voyage et donc, il faudra juste prendre quelques précautions pendant la traversée par ferry vers la Corse, le Maghreb, l'Espagne ou la Grande-Bretagne. Mais fini les repas au restaurant où à la cafétéria et les stations au bar.

Un sandwich, et on se confine dans la cabine. Ceci est possible sur les ferries avec cabines, pour les autres, par exemple sur Calais-Douvres, cette solution sera impossible.

Parmi les croisiéristes habituels, qui va avoir envie de se divertir à la piscine, dans les discothèques ou les allées commerçantes des paquebots géants au milieu de milliers de passagers du troisième



photo E. Guegueniat

âge, tout en conservant son masque et en respectant la distanciation sociale ?

Tous les navires de croisière sont stoppés et pour beaucoup, la reprise est hypothétique. Les commandes de paquebots vont baisser jusqu'à un point jamais vu jusqu'ici, même si ici et là quelques nouvelles peuvent surprendre : la commande d'un «nouveau world» par exemple (achats d'appartements sur un navire en perpétuelle croisière autour du monde). Le chantier allemand bien connu Jos.L.Meyer.Werft de Papenburg est très pessimiste et de nombreux licenciements sont prévus dès que les commandes en cours seront honorées.

Les paquebots d'expédition pourraient reprendre plus tôt avec des croisières «locales» un peu comme les croisiéristes des fleuves où le seul problème actuellement reste les différences de procédures et autorisations des différents pays tout au long du fleuve.



La pollution provoquée par les navires n'en finit pas de faire couler de l'encre.

Actuellement, le prix des soutes ayant grandement diminué, l'installation de scrubbers, pour continuer de brûler du combustible très polluant mais pas cher, ne permet plus d'amortir le coût de l'installation. Des reports d'installation sont donc constatés tandis que les commandes sont retardées. La guerre entre les circuits ouverts et les circuits fermés est pour le moment en stand-by.

D'autres effets pervers sont également constatés. Même si le développement de Yara Birkeland (premier porte-conteneurs tout électrique) est stoppé pour cause du Covid-19, les autres projets de réduction de gaz à effet de serre continuent. Les Japonais viennent de communiquer (voir sur «You Tube» une présentation e5labs) sur un projet de petit pétrolier ravitailleur à propulsion électrique sur batteries c'est-à-dire zéro empreinte carbone, tout au moins à bord. Pour ce qui concerne la production de batteries d'une telle ampleur

on est encore à se demander où est vraiment le bénéfice pour la planète. Néanmoins, les projets de ferries hybrides se multiplient devant le succès des pionniers.

La décision de construction d'un gros porte-avions se rapproche et il sera probablement à chauffe nucléaire. Rappelez-vous le projet de construction commune de porte-avions à propulsion classique avec les Britanniques, leurs deux exemplaires (petits) sont sortis et c'est bizarre, on ne nous parle pas de leur empreinte carbone. On n'en parle d'ailleurs jamais pour des bâtiments militaires.

Pour Saint-Nazaire, la construction de navires militaires serait particulièrement bienvenue car l'emploi risque d'être très touché avec la chute des commandes de gros navires de croisière.



Formations maritimes en ligne

L'épidémie Covid-19 a mis en lumière les formations à distance en ligne, y compris dans le domaine maritime.

On nous rebat les oreilles avec le télétravail ou la téléformation, et cela en est inquiétant.

Les instituts de formation maritime à distance qui vivent bien semble-t-il, ont fait des grands progrès dans la gestion des formations : cours détaillés mieux présentés y compris avec le professeur comme acteur principal, logiciels de suivi des périodes de formation, examens en vidéo-conférences, sanctions graves en cas de tentative de fraude etc. Mais, sans surprise, les résultats sont très décevants. Beaucoup de ces formations sont finalement creuses car l'élément primordial qui assure la qualité de l'enseignement, le professeur qui s'adapte à ses élèves (niveau, culture, expérience ou peer-learning), est à présent complètement contourné.

Un cours insipide rempli de diapositives «power point» plus ou moins bien présentées mais sans l'intervention permanente du professeur spécialisé c'est l'échec assuré.

Les examens en ligne risquent d'être tout aussi creux et éviter le plagiat est plus qu'aléatoire.

Des tentatives d'adaptation existent et les meilleures combinent distance et présence réduite que l'on pourrait appeler cours mixte ; mixte par la méthode : compendium d'enseignement sur texte ou diapositives avec de fréquentes auto-évaluations pour l'essentiel du cours et présence du professeur pour les chapitres les plus délicats qui demandent une confirmation magistrale où l'enseignant a l'occasion unique de montrer les subtilités et de faire passer ses connaissances et son message.

Mais en cas de confinement, on ne peut faire autrement et les cours de vrais professeurs filmés sont aussi utilisés y compris par l'éducation nationale avec un succès mitigé. N'est pas acteur qui veut.

Quelle que soit la solution trouvée, elle ne pourra qu'être provisoire. Car la tentation est grande pour l'industrie maritime de privilégier cette méthode de formation des marins : formation en ligne à la maison ou à bord à tarif réduit. On risque de le regretter rapidement, surtout les capitaines.

Il est à noter que lors des procès après accident maritime, on parle d'erreur humaine mais jamais de formation insuffisante. La fameuse liste blanche de l'OMI est à nouveau mise en question en ce moment car tout le monde apparaît sur cette liste qui est plus diplomatique que justifiée.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

Formation maritime à la mer



Beaucoup d'officiers de la marine marchande en retraite se souviennent des navires-écoles du Havre : Astrolabe et Alidade. Une méthode de formation périmée pour beaucoup d'enseignants aujourd'hui, mais il y a des résistants.

Chacun a ses arguments bien sûr et ils sont tous respectables : d'un côté les pro «navire à l'école» et de l'autre les «école à bord».

La meilleure manière d'apprendre doit quand même se situer entre les deux : la simulation est certainement extraordinaire avec les logiciels d'aujourd'hui. On peut manœuvrer sans danger un petit comme un gros navire, par contre l'apprentissage de la vie réelle de l'officier de quart 24/24 à bord du navire manque beaucoup.

Et puis il y a le quart pour les jeunes officiers qui sortent de l'école. Le premier contact sera le quart et notamment le quart de nuit avant de manœuvrer quoi que ce soit.

On peut toujours simuler un quart de nuit dans un simulateur,

mais simuler un voyage complet avec quarts de jour et de nuit qui se succèdent, on ne peut le faire convenablement qu'à bord d'un bateau qui navigue, avec des périodes de repos aléatoires, le roulis bord sur bord et l'adaptation continue au décalage horaire. Si les navires-écoles sont hors de question chez nous, c'est tout à fait à l'ordre du jour chez les Américains : 5 navires-écoles sont en commande.

Insolite peut-être, même si la commande aide à sauver un chantier, rien ne remplace la formation à bord d'un navire.

Si d'un côté, les armateurs sont toujours incités à prévoir des cabines supplémentaires sur les navires de commerce, cela ne suffira jamais à couvrir les besoins sauf peut-être pour de petites flottes nationales.

Les navires-écoles US seront multifonctions, avec un équipage d'une centaine de marins et de professeurs, et pourront embarquer 600 élèves qui se formeront dans le réel avec des chargements type rouliers, une propulsion à énergie dual-fuel. Dotés d'un hôpital, ils pourront être utilisés pour des missions nationales de soutien ou de secours en cas de besoin.

D'autre part, à Rotterdam, on annonce un autre navire-école dénommé déjà AB INITIO pour remplacer les deux «Princess Beatrix et Cristina» du Shipping and Transport College STC et de NMU (Nederland Maritime University).

Dans un enseignement maritime dominé par la simulation, on se demande qui a raison.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

Les relèves d'équipage ont été catastrophiques tout autour du monde.

La pandémie Covid-19 a eu un effet dramatique sur l'attrait de notre métier. Les difficultés des relèves dans toutes les parties du monde ont été révélatrices.

A la longue liste des inconvénients, on peut donc ajouter qu'aujourd'hui, en cas de restrictions de mouvements de voyageurs dans le monde, les marins seront très touchés. Il n'y aura aucune dérogation. Il faut donc s'apprêter à doubler le temps d'embarquement quel que soit le contrat.

Les appels pour classer les marins en catégorie «travailleurs essentiels» ont été vains pour le moment. Les armateurs ont été obligés de trouver eux-mêmes la solution. Serait-ce peut-être normal finalement.

Ce métier est devenu tellement peu attractif auprès des jeunes que c'est une perspective inquiétante. Le manque prévisible d'officiers nord-européens est toujours aussi redoutable.

Ce problème de relève est particulièrement contraignant, mais la pandémie a en plus apporté quelques désagréments à des capitaines. En Australie, le capitaine du «Ruby Princess» a été inculpé pour avoir laissé des passagers contaminés aller à terre, contribuant ainsi à la contamination dans la région.

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

La piraterie continue de plus belle dans le monde

Les marins sont toujours les premières victimes naturelles des pirates. Malgré tous les BMP (on en est au 5e) la prise d'otages continue dans un golfe de Guinée où les États côtiers ne sont pas

prêts à se mettre d'accord sur une protection commune y compris avec l'aide d'États plus en mesure d'assurer cette protection maritime, alors qu'ils sont en quasi-guerre continue entre eux pour le contrôle des gisements pétroliers.

La piraterie a été éradiquée en Afrique orientale et en Somalie car les États et notamment l'Union européenne ont empêché, par des gros moyens militaires, les détournements de navires avec des cargaisons de grande valeur. Dans le golfe de Guinée les détournements sont rares, en revanche, les prises d'otages sont plus fréquentes.

De plus, la pandémie actuelle et ses effets catastrophiques sur l'économie mondiale semble plus attirer les médias que quelques enlèvements de marins au large du Nigéria. Les armateurs paient les rançons, en général 30 à 50.000 \$, cela étant sans commune mesure avec le prix d'un navire chargé de 60 000 tonnes de gasoil.

Déjà en augmentation en 2019 (près de 150 enlèvements), les premiers mois de 2020 confirment la tendance. BIMCO alerte la communauté maritime. Tout ce qui a été fait n'a rien changé ou presque.

Les attaques ont lieu plus loin en mer et sont plus graves, ce qui importe c'est le nombre de marins kidnappés. Les pirates n'ont aucune envie de subir une bataille rangée avec la marine nigériane, ils préfèrent s'enfuir rapidement avec leurs otages et négocier ensuite leur libération le plus rapidement possible. La rétention d'otages quelque part dans la forêt vierge coûte cher et reste risquée avec des attaques par un gang rival ou tout simplement, la mort d'otages malades.

Etant donné que c'est l'otage qui est recherché, la technique de la citadelle est plus que jamais recommandée dans la version n°1 West Africa du BMP de ICS, OCIMEF, BIMCO & Co publiée en mars 2020, avec les précautions d'usage lorsque les pirates semblent avoir quitté le navire.



Mise en cause de capitaines pour perte de conteneurs en mer

A deux occasions, des capitaines de porte-conteneurs ont été inculpés pour perte de conteneurs.

Perdre des conteneurs arrive pour nombre de raisons, ruptures de saisines, rupture de boucles soudées sur le pont, affaissement de conteneurs en pied de pile, suite à un très mauvais temps ou encore un roulis paramétrique très important à cause d'un arrêt pour avarie en mer.

Rentrer au port avec un amas de conteneurs en vrac et laisser quelque part des conteneurs dangereux à la dérive ou entre deux eaux ou finalement coulés et vont pourrir au fond, c'est toujours un très mauvais moment à passer pour tout l'équipage et particulièrement pour le capitaine.

Pour l'APL England, l'inculpation du capitaine a été la réponse des autorités australiennes. Inculpation pour infractions liées à la pollution/dommages au milieu marin par la perte d'une cinquantaine de conteneurs liée à la non-conformité du navire, s'ajoutant à un mauvais chargement et à des points faibles dans le saisissage, non-conforme au manuel avec des points de fixation corrodés.

La détention du navire a été prononcée avec une somme libératoire de 22 M\$ mais aussi la vérification et la réparation des boucles sur le pont.

La récupération des conteneurs n'est pas une mince affaire : flottants encore, échoués sur la côte ou éventrés au fond de l'eau.

Déjà en 2018, l'YM Efficiency avait perdu 80 conteneurs vers Newcastle (Australie) et leur récupération juste achevée tandis que la récupération des sommes dépensées pour ces sauvetages auprès des assureurs reste toujours problématique.



La sécurité maritime et le Brexit



photo E. C. Gueniat

Les marins britanniques contents ou pas, sont donc en train de quitter l'Union européenne et sa réglementation sur la sécurité maritime.

Pour mémoire, l'Union européenne prépare régulièrement des règlements et des directives sur la sécurité maritime. Ces différentes obligations sont souvent des accélérations pour des règlements internationaux afin que les membres concernés de l'Union accélèrent leur mise en conformité. Les marins ne peuvent qu'approuver ce genre de méthode car le niveau international est souvent bien trop bas. Lorsque la réglementation internationale est trop vague, l'UE rectifie et coupe court à de possibles interprétations laxistes.

Dans d'autres occasions, une réglementation particulière est issue pour améliorer le niveau international.

En ce qui concerne les navires et les différents règlements européens, une étude plus approfondie devra être faite pour voir si le Royaume-Uni annule ce qu'il a appliqué ou s'il est à niveau. Il ne faudrait pas que son niveau de sécurité maritime baisse. Il faut rester optimiste.

Une anecdote cependant : les syndicats maritimes britanniques viennent de publier un manifeste en 10 points qui demande à Boris Johnson des engagements pour privilégier les marins britanniques sur les navires fréquentant leurs eaux ! C'est évidemment de bonne guerre. L'item 10 de ce manifeste demande : «assurer que toute la réglementation santé, sécurité et emploi soit maintenue lors du départ du Royaume- Uni de l'Union européenne».

Cdt Bertrand APPERRY,
Membre de l'AFCAN
bertrand.apperry@orange.fr

CONFINEMENT / DÉCONFINEMENT

Réflexions totalement personnelles sur les conséquences de la situation sanitaire due à la présence du COVID-19, notamment de vie. Ces réflexions ne prétendent pas juger quoi ou qui que ce soit, ni vouloir démontrer que nous autres marins et/ou ex-marins sommes plus aptes ou mieux préparés à vivre ce genre de situation.



Malgré tout, nous vivons quand même une époque formidable. Une fois de plus, un évènement imprévu nous a montré toute la faculté de l'homme à s'adapter.

D'abord le langage, et plus précisément les acronymes. On ne sait plus parler. Il nous faut des sigles.

D'abord le Covid-19 (Corona Virus Infectious Disease 2019 de son vrai nom), plus facile à dire sous la forme abrégée certes, mais un sondage fait au hasard de mes rencontres et de mes rares discussions (principalement par fibre interposée) pendant ces temps de confinement m'a montré que quasiment personne ne savait ce que le mot «covid» voulait dire.

Puis ce fut les PDC (Plan De Confinement) – EAD (Enseignement À Distance) – ADDD ou A3D (Attestation De Déplacement Dérogatoire), j'en oublie bien sûr – et pour finir les PDDC (Plan De Dé-Confinement) et PRA (Plan de Reprise des Activités). On peut aussi noter, tout au moins ce que j'entendais à la radio, que nous sommes passés de la distanciation sociale à la distanciation physique. Il est vrai que «distanciation sociale» ne fleure pas bon dans une république dont la devise comporte le mot «égalité».

Revenons au confinement.

D'abord d'un point de vue personnel. Autant le dire de suite, ce confinement ne m'a pas vraiment perturbé. Pourquoi ? Bloqué chez moi, même s'il est vrai que j'ai la chance d'avoir un petit carré de verdure, je ne suis sorti que pour les fameux déplacements pour effectuer «des achats de première nécessité

dans des établissements dont les activités demeurent autorisées». En gros pour acheter du pain 2 à 3 fois la semaine et des vivres pour la semaine. Ah ! la queue devant la boulangerie, une nouvelle expérience. Surtout, impression personnelle, que l'on est passé du «bonjour», voire du sourire complice, à la suspicion.

Et puis à bien y regarder, si l'on excepte le fait de ne pas être entouré d'eau salée, c'était, un peu, comme à bord. Hors présence de mon épouse bien sûr. Mais je me souviens d'une traversée entre Mongstad, Norvège, pour chargement et Yéosu, Corée du Sud pour déchargement, 43 jours sur le VLCC que je commandais à pousser de l'eau sans voir personne d'autres que les 23 membres d'équipage, sans sortie à terre, et pour cause car sans quasiment jamais la voir. Une sorte de confinement, à plus nombreux certes, mais aussi avec un avantage de taille : sans télévision ni radio rabâchant à longueur de journées des nouvelles pas toujours très gaies.

En fait, en mer lors de ces grandes et longues traversées, seul le travail, de quart ou en équipe, comptait. Quelques nouvelles de la famille par email, pas trop souvent non plus. Beaucoup plus de la part des différents managers bien sûr. Et en tout cas, pas en vidéo conférence avec mes proches. À la fin de ma navigation nous n'avions toujours pas d'accès internet à bord. Et bizarrement, ou pas, ce lien vidéo, avec mes enfants et leurs petits, a plutôt «alourdi» ce côté de confinement par rapport à ce que je vivais sur un navire auparavant.

La différence avec ce confinement en mer, pour moi, a été aussi la découverte de nouveaux visages. Paradoxal ! Cependant, mais je pense qu'il s'agit d'un esprit très français, c'est vrai. Lors de mes déplacements cités plus haut, j'ai rencontré beaucoup de personnes que je n'avais encore jamais vues dans mon quartier et qui courraient ou marchaient sportivement, seules ou en duos/trios. J'ai d'ailleurs noté que je ne vois plus ces mêmes personnes depuis que nous sommes autorisés à sortir. Il doit bien y avoir une raison plus rationnelle que de vouloir à tout prix enfreindre la loi.

D'un point de vue professionnel, ou plutôt associatif, que retenir de cette période, qui n'est pas encore terminée, et de loin probablement, au moment d'écrire ces lignes. La vérification d'un adage attribué à un philosophe grec. Les trois sortes de gens : vivants, morts et ceux qui sont en mer.

On a beaucoup parlé, c'est compréhensible et juste, des soignants et autres personnes travaillant «au front», ainsi que des personnes «en deuxième ligne», caissières, éboueurs, certaines industries. Mais j'attends toujours un mot sur les marins.

Certes on a parlé des navires de croisières, enfin plutôt de leurs passagers qui avaient du mal à débarquer et à être rapatriés chez eux, et aussi des chantiers de construction navale des navires de croisière géants pour mieux souligner le rôle économique, indéniable, dans une certaine région de notre pays. Mais rien, hors presse spécialisée, au sujet des marins à bord de ces navires.

Alors même s'il est vrai qu'étant par définition loin de tout et principalement de la terre et de ses médias, il est facile de

les oublier, un mot de temps à autre sur ces marins vivant sans pouvoir accéder à terre au port, restant loin de tout en mer, n'ayant que peu de nouvelles de leurs proches restés à terre et vivant dans les conditions sanitaires et de pandémie que l'on sait, avec tout ce que cela peut supposer de craintes et de peurs pour le marin envers ceux-ci, un mot donc pour les soutenir, et dire que le manque de nouvelles est parfois plus difficile à supporter quand il est lié à l'absence, oui, ce mot aurait été le bienvenu.

Et que dire des relèves d'équipage qui sont retardées/annulées (jusqu'à quand ?). Quand on embarque, que cela soit pour un temps court ou de longs mois, on est préparé pour ce temps de contrat. Comment comprendre qu'un marin ayant neuf mois de contrat se voit demander de faire «quelques» mois supplémentaires avant de prétendre à sa relève. Parce que dans son pays, dans le pays du port de relève, dans un pays de transit, on ne veut pas de lui, ou encore que l'on veut lui imposer une quarantaine (de 14 jours seulement mais quand même), alors qu'arrivant à terre après une traversée plus ou moins longue, le navire est certainement un endroit plus sain que le port dans lequel il arrive. Notons qu'en sens inverse, à l'embarquement, il est tout de même plus facile voire plus honnête d'organiser les voyages des marins vers le port d'embarquement, y compris avec quarantaine. À condition toutefois de connaître ce port suffisamment tôt, ce qui n'est pas forcément le cas pour un navire n'étant pas affrété sur une ligne régulière.

Et comment, en tant que capitaine, parler aux marins concernés pour leur expliquer que non, ils ne débarqueront pas et qu'il faut qu'ils continuent leur travail, un peu comme si de rien n'était. Comment pour ce même capitaine expliquer aussi à son manager que son équipage est au bout du rouleau, qu'il faut le relever, qu'il faut aussi envisager de diminuer ses efforts physiques quant à la conduite et l'entretien du navire. La fatigue est génératrice d'accidents, c'est bien connu. Et si on y rajoute la fatigue psychologique, ce gros coup de stress qui consiste à rajouter du temps au temps à passer à bord loin des siens...

Comment aussi expliquer que lorsqu'il est possible d'effectuer une relève, c'est sous condition de votre nationalité, et qu'il n'est pas sûr du tout que la relève suivante soit autorisée, même dans des conditions semblables.

Et pourtant, on a écrit et alerté. L'AFCAN en France, comme d'autres associations nationales de capitaines dans leurs pays respectifs, CESMA vers la Commission européenne, IFSMA au monde, vers les autorités administratives et la presse. Même le secrétaire général de l'OMI y est allé de ses demandes et exigences pour que les marins puissent être relevés. A-t-on avancé ? Pas vraiment, ou si peu. De beaux textes, de belles intentions, mais qui malheureusement, je dirai comme souvent pour ne pas dire toujours, n'ont pas été suivis d'effets significatifs. Un plus pessimiste que moi dirait : «on s'en fout». Après tout, tant que je suis capable d'acheter de quoi manger, même et surtout si cela vient de loin, une nouvelle télé importée de Chine ou de Corée, du carburant pour mon véhicule, à quoi cela me sert-il de savoir que des marins (êtres humains ?) travaillent dans des conditions de pénibilités physiques et psychologiques. Ce sont des gens que je ne vois pas. Donc ils n'existent pas. Et c'est bien cela que le philosophe grec cité plus haut avait raison.

Pour clore sur une note plus humoristique mais aussi plus constructive (!), je participe, un peu, en tant que vacataire, à

l'éducation de nos futurs ingénieurs maritimes au simulateur de navigation du centre du Havre. Lorsque la question de reprise d'activités s'est posée, j'ai soumis une proposition de reprise qui tout en respectant les barrières sanitaires permettait l'accès aux simulateurs. J'ai proposé de faire un exercice sur 24 heures, donc avec des groupes tournant en quart de 4 heures, sur le même exercice. Huit étudiants à la fois dans l'école, question barrières sanitaires, on devrait être dans le créneau, y compris lors de la relève de quart. Et outre que cela permettait éventuellement de compenser le retard pris dans la formation, on y ajouterait quelque chose : le travail par quart, du quart de nuit comme de jour, et pourquoi pas la fatigue due entre autre à ce travail de nuit. Je me rappelle d'une discussion lors d'une AG de CESMA où après un exposé dithyrambique sur l'équivalence de navigation donnée entre le simulateur et l'embarquement, un collègue, instructeur sur simulateur lui aussi, avait posé la question de savoir comment on pouvait simuler la fatigue. Bon, je comprends que cela puisse poser d'autres problèmes tels que la présence d'instructeurs, par quart aussi, et de laisser l'école ouverte. Encore que sur ce dernier point, j'ai le souvenir de l'académie maritime de Kalmar en Suède, visitée dans le cadre d'un projet européen sur la formation en simulateur, et dans laquelle on permettait aux élèves de venir à toutes heures de jour ou de nuit pour travailler sur les simulateurs et autres salles de TP. Devant notre étonnement, les instructeurs suédois nous avaient dit que cela responsabilisait aussi les étudiants dans leur comportement avec le matériel et les locaux.



Une dernière remarque. Alors, le confinement, le marin de quart sur une passerelle, seul pendant ses quatre heures de jour - et aussi malheureusement, et contrairement à toutes les règles de sécurité de la navigation, parfois aussi de nuit, - lui, il le vit quotidiennement. Et suivant le genre de navigation, parfois plus longtemps encore, voire beaucoup plus pour un officier philippin et ses 8 mois de contrat, ce qui est beaucoup plus long que ce que l'on a pu vivre ce printemps. Et on a réussi à bien l'occuper car contrairement à ce que l'on pourrait croire et que chantait un grand poète breton, il ne peut même plus «passer des heures à regarder la mer». ARPA le fait à sa place...

*Cdt. Hubert Ardillon
Vice-président de l'AFCAN
Président de CESMA*